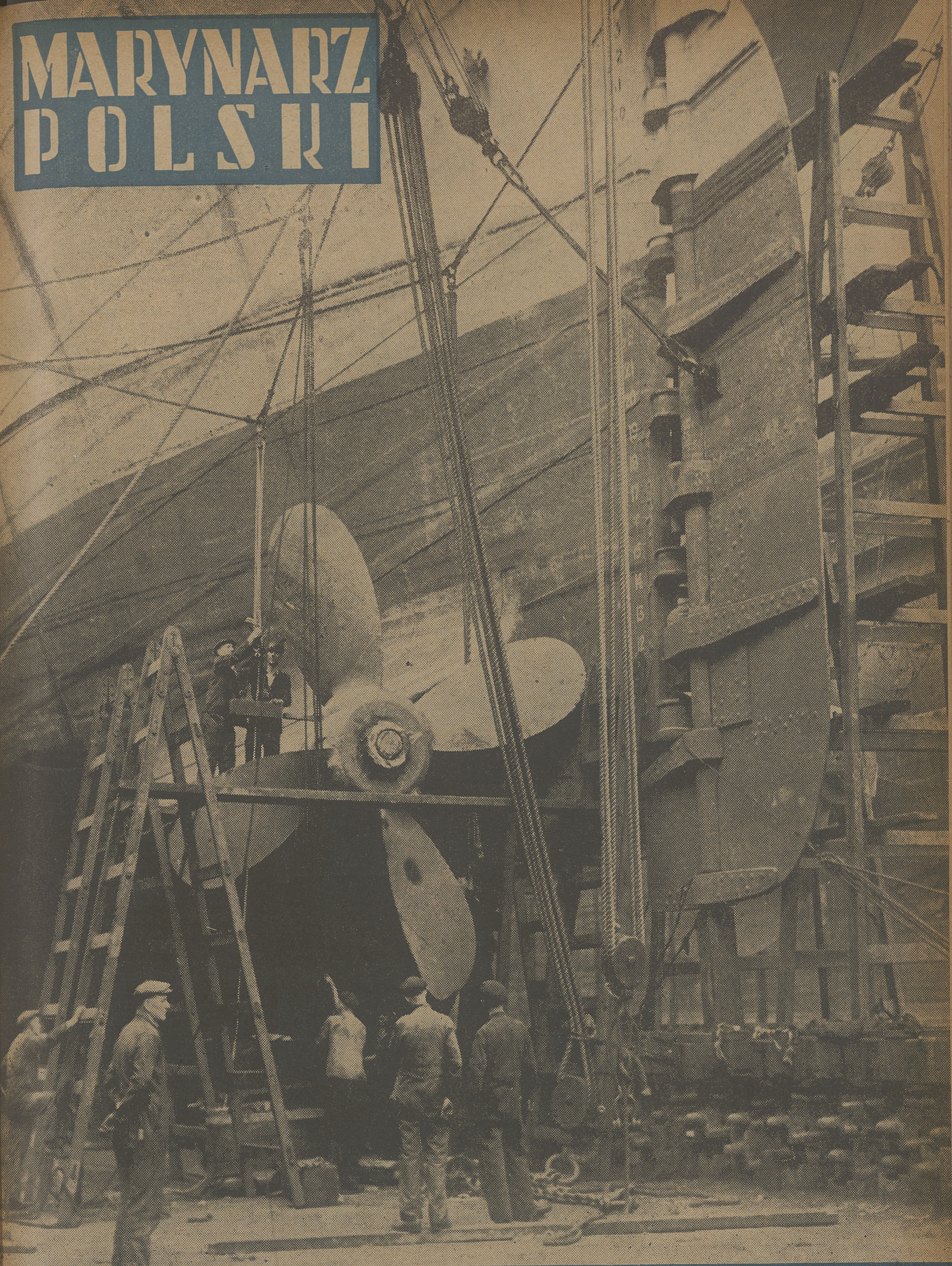
MARYNARZ POLSKI



ILUSTROWANY DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ
ROK II. Gdynia, 1 — 15 października 1947 r.
CENA zł. 20.— Nr. 26

Dziś w numerze: **Konkurs - ankieta.**



2 tygodnie NA WYBRZEŻU

Znane powszechnie wypadki bicia rekordów w przeładunkach węgla, których dopuściły się oba nasze porty, nie mogłyby mieć miejsca, gdyby nie odpowiedni zapas energii elektrycznej. Aby energii tej nie zabrakło również w przyszłości, Biuro Odbudowy Portów przeprowadza w Gdyni i Gdańsku szereg prac elektrotechnicznych, co zapewni normalną dostawę prądu do obiektów portowych.

* * *

Pierwsze w historii powojennej Szczecina trawlery ze śledziami zawinęły już w ciągu ubiegłego miesiąca do portu rybackiego. Złowione śledzie zostaną zasolone na miejscu.

Nie przesolilibyśmy, twierdząc, że obie szczecińskie solarnie „Arki“ i „Ławicy“ mogą odebrać i zasolić ładunek pięciu statków miesięcznie, czego im i sobie z całego serca życzymy.

* * *

Jednostka w życiu społeczeństwa może odegrać nieraz poważną rolę, zwłaszcza jeśli będzie to jednostka floty handlowej tego rodzaju, co zakupiony ostatnio w Ameryce statek, który będzie nosił nazwę „Kiliński“.

Statek ten został zbudowany w 1944 roku w Kalifornii, posiada dwie turbiny oraz 7612 BRT.

* * *

Sprawa odbudowy dróg na Wybrzeżu, nie stanęła bynajmniej na rozdrożu. Prace nad rekonstrukcją mostów i wiaduktów posuwają się w dalszym ciągu naprzód.

W porcie gdańskim oddano ostatnio do użytku ponton (nie mylić z: „bon-ton“), łączący port z wyspą Holm. Odbudowę mostu przeprowadziły stocznie Nr. 4 i 1. W zakres prac wchodził montaż kratownic, ułożenie nawierzchni, przeróbka podpór i in.

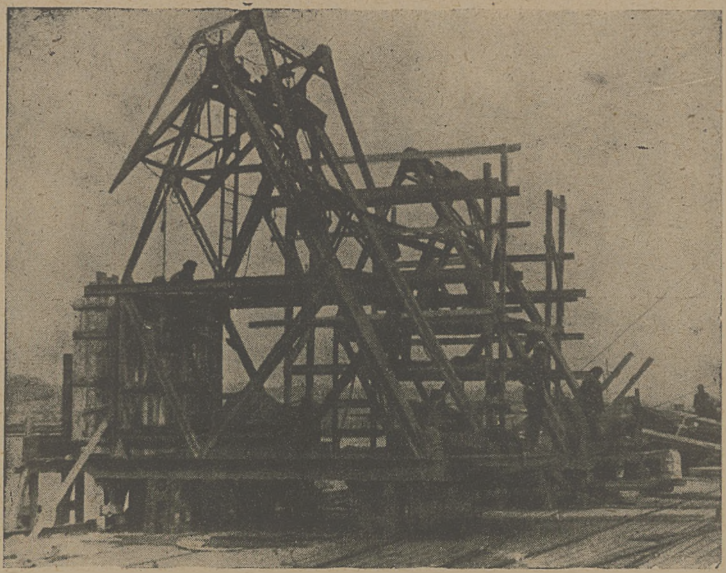
Odbudowa mostu wpłynie dodatnio na usprawnienie pracy portu.

W myśl zasady, że nad Bałtykiem czuwa straż — wyspa Holm stanie się siedzibą Portowej Straży Ogniowej.

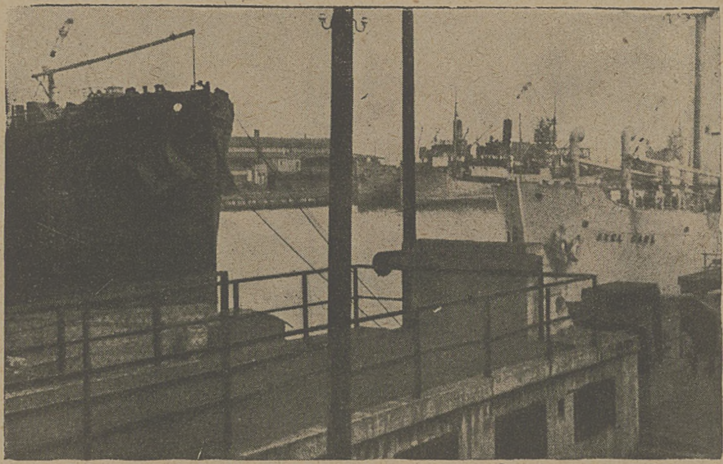
* * *

Pieczone gołąbki nie lecą same do gąbki, gdyby zresztą nawet nie były pieczone wątpliwym jest, czy udałby im się taki eksperyment. Gąbka bowiem przebywa przeważnie na dnie morza, dokąd gołąbkom nawet w stanie surowym, jak dotąd, nie udało się dotrzeć.

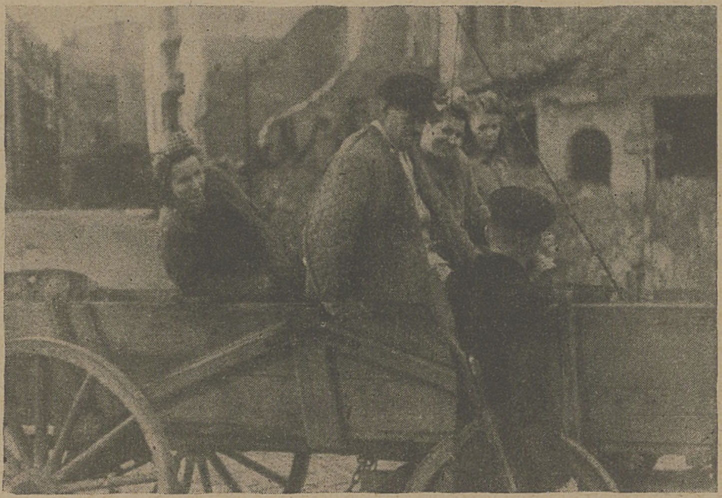
Dział biologiczny Morskiego Instytutu Rybackiego opracował ostatnio notatkę o gąbce słodkowodnej znalezionej po raz pierwszy u naszych brzegów. Dział ichtiologiczny tejże instytucji stwierdził, iż w wodach Bałtyku stan flądrer uległ znacznej poprawie w porównaniu z okresem przedwojennym. Wzrost pogłowia flądrer nie pozostaje oczywiście w żadnym związku z ruchem ludności na Wybrzeżu.



Szkielety nie zawsze są symbolem martwoty. Te na przykład szkielety nowopowstających dźwigów przy nabrzeżach portu gdyńskiego są właśnie oznaką życia i pracy.



„Gość w dom — węgiel z wagonów“ — taka zasada panuje w naszych portach, które goszcząc u siebie zagraniczne statki, ładują w nie węgiel po uprzednim rozładowaniu potrzebnych nam towarów.



Wraz z przekazanym nam Szczecinem, odziedziczyliśmy i resztki Niemców, którzy nie bardzo kwapią się do „Heimatu“. Czyż nie są zalotne miny tych Niemek, którym strażnik polski w nowoprzekazanej strefie sprawdza dokumenty?

Nic z tego — fraternizacja u nas nie w modzie...

* * *

Człowiek, który myśli o badaniu głębin morskich jest bez wątpienia człowiekiem głęboko myślącym. Prof. Piccard zamierza wkrótce przeprowadzić badania dna morskiego na głębokościach dotąd nieosiągniętych.

Ekspedycja prof. Piccarda na miejsce swych badań uda się na statku „Scaldis“, który właśnie ostatnio przebywał w Szczecinie, ładując na razie złom dla Finlandii. Statek ten jest wyposażony w specjalnie silną stację nadawczo-odbiorczą.

* * *

Fauna naszych mórz wzbogaci się wkrótce o nowe wspaniałe okazy. Będzie to: „Łoś“ i „Bizon“ — dwa holowniki zakupione z demobilu. Holowniki posiadają motory o sile 500 KM i przekazane zostaną dla Wydziału Ratowniczo-Holowniczego GAL-u.

* * *

Chodzenie po cudzych rękach, zwłaszcza w tłoku nie należy do kulturalnych zwyczajów aczkolwiek może być czasem oznaką dbałości i staranności. Morski Instytut Rybacki na przykład poszedł na rękę rybakom, którym na przeszkodzie w połowach stał brak odpowiedniego sprzętu. Z Norwegii sprowadzono ok. 25 tys. szklanych bojek i blisko 100 tysięcy haczyków łososiowych. Niezależnie od tego fabryki lin kończą wykonywanie zamówienia na sznurki konopne i bawełniane.

* * *

W pierwszych dniach października do Gdyni przybył statek „Mark Hanna“, który przywiózł 445 ton mleka w proszku. Jest to pierwszy statek wysłany przez Międzynarodowy Fundusz Pomocy Dzieciom dla Polski. Następny statek przywiezie 453 tony mięsa jednak już nie w proszku, a w stanie suszonym.

* * *

Żegluga Państwowa przejęła ostatnio ze statków morskich do transportu w głąb kraju ponad 2,500 ton towarów. Ładunki te popłynęły do Bydgoszczy, Włocławka i Warszawy. Jednocześnie do portów tych przybyło drogą śródlądową ponad 1000 ton towarów przeznaczonych na eksport. Wobec tego, że wśród ładunków tych znajdowało się przeważnie drzewo oraz cukier staje się tym samym jasne dlaczego marynarzy śródlądowych nazywają marynarzami słodkich wód. (bis)

LENINO

„...Posuwamy się skokami, pod przykryciem ognia własnych rusznic i erkaemów. Niemcy znowu opuszczają okopy, próbują chwilę się bronić i ostrzeliwać, wykorzystując pobliskie krzaki, ale wypłaszamy ich stamtąd ogniem automatów. Szybko „zwijemy" okop, posuwając się na prawo w stronę wsi. Nagle, z odległości 150 metrów Niemcy zaczynają nas ostrzeliwać z szopy, stojącej na skraju wzgórza. Wybijamy ich stamtąd za pomocą cekaemów. Natrafiamy na rów łącznikowy, prowadzący z okopów do blindażu koło szopy. Posyłam chorążego Konikowskiego, aby dotarł do szopy i ulokował w jej pobliżu grupę żołnierzy z erkaemem.

Na prawym skrzydle żołnierze nasi docierają okopem do wsi, w której leży dużo trupów niemieckich — żywych Niemców już tam nie ma. Jednak łączności z sąsiednim pułkiem nie nawiązaliśmy, natomiast po pewnym czasie zaczynają nas znowu ostrzeliwać niemieckie karabiny maszynowe z lewa i z prawa. Nasza artyleria wali w przeciwległy kraniec wsi, gdzie pojawiły się niemieckie czołgi.

Naradzamy się nad sytuacją i dochodzimy do wniosku, że sąsiednim dywizjom nie udało się przerwać linii obrony niemieckiej, wobec czego skrzydła naszej dywizji są teraz atakowane przez Niemców, którzy poza tym próbują wbić klin pomiędzy nasze pułki i wyjść nam na tyły.

Położenie nasze jest niewesołe. Brak nam amunicji i oficerów, nie mamy łączności, ani z sąsiadami ani ze sztabem. Wysłaliśmy chyba z dziesięciu łączników z ustnymi i piśmiennymi meldunkami, ale żaden z nich nie wrócił i w ciągu wielu godzin nie udało się nam nawiązać łączności z naszymi siłami głównymi. Postanawiamy bronić się w okopach i czekać na nadejście posiłków.

Kontratak niemiecki na prawym skrzydle odbijamy ogniem erkaemów i automatów. Wówczas Niemcy zaczynają bić do nas z dział i miotaczy min. Ogień coraz bardziej przybiera na sile. Z hukiem rwą się pociski, z przeraźliwym gwizdem lecą ciężkie miny, ziemia jęczy pod obuchem potwornych


ŻOŁNIERZ WOLNOŚCI
GAZETA 1 POLSKIEJ DYWIZJI im. TADEUSZA KOŚCIUSZKI
Śmierć niemieckim najeźdźcom
Wtorek 12 października 1943 r.
Nr 66
PAMIĘTAJ
WALKI na przedmieściach HOMLA

Pierwsza strona gazety dywizyjnej wydanej w dniu bitwy.

uderzeń, chwilami wydaje się, że okop wraz z nami kołysze się jak statek na wzburzonych falach. Ani jeden pocisk nie trafił wprost do okopu, ale odłamki zraniły i zabiły nam kilkunastu żołnierzy. Chłopcy jednak na ogół nie tracą spokoju, a nawet dobrego humoru. Ogień artyleryjski przycicha, należy się zatem spodziewać wizyty niemieckich piechurów.

— Przygotować granaty!

Tym razem granaty nie poszły w ruch, gdyż Niemcy cofnęli się zaraz po pierwszych seriach naszych cekaemów.

Lotnictwo niemieckie, które dotychczas bombardowało sąsiednie odcinki, zabiera się teraz do „obróbki" naszych okopów. Nadlatuje całe stado Messerschmidtów i Fokke-Wulfów. Łoskot motorów, gwizd spadających bomb, huk rozrywających się min, wszystko to zlewa się w jeden piekielny koncert. Pierwsza grupa samolotów zrzuca na nas swój straszny ładunek, potem to samo robi grupa druga, a za nią trzecia. Teraz nadlatuje kilka Messerschmidtów i z lotu koszącego praży w nas z karabinów maszynowych. Po Messerschmidtach ponownie Fokke-Wulfy, ponownie sypią się bomby i miny.

Niemcy ściągnęli na nasz odcinek ogromną ilość samolotów, zarówno w tym celu, aby za wszelką cenę zniszczyć polską dywizję, jak też, aby nie dopuścić do przerwania przez nas frontu.

*

Zjawia się łącznik z meldunkiem z pierwszych linii. Pytam, co się tam teraz dzieje.

— Wszystko w porządku, obywatelu poruczniku. Przynieśli nam pełno jedzenia.

— No, a jak z drugą linią okopów?

— Wszystko w porządku, siedzimy tam już od kilku godzin.

— Jakże wam poszło?

— Niczego sobie. Naszatkowaliśmy szwabów zdrowo. Pełno ich tam ścierwów leży.

W zmęczonych oczach żołnierza błyska płomień nienawiści, tej samej, która płonie w oczach tysięcy naszych żołnierzy i stanowi gwarancję, że Dywizja swój obowiązek żołnierski wypełni z godnością..."

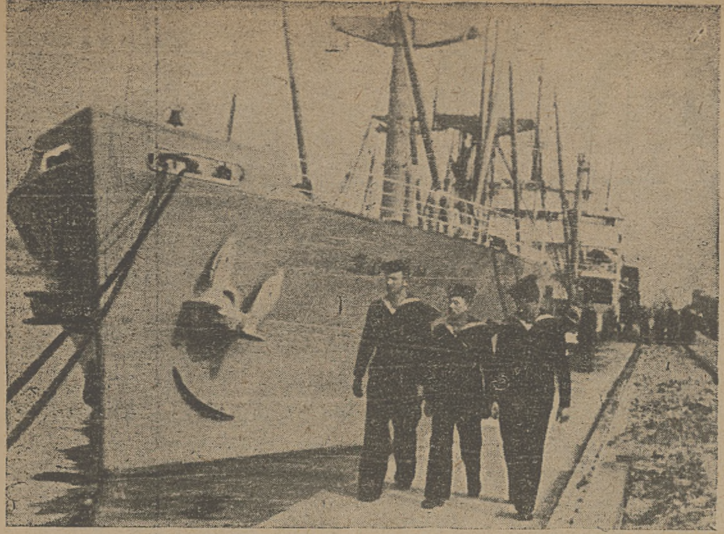
(„Ludzie Pierwszej Armii")

MARYNARZ POLSKI

Rok II. Nr. 26

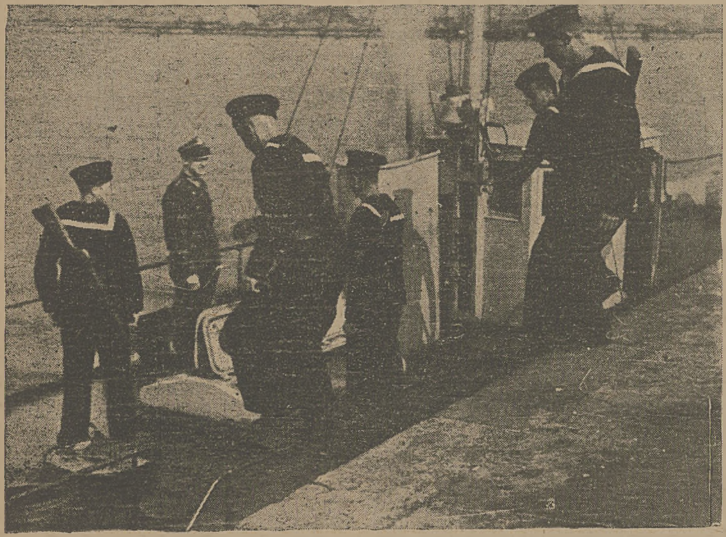
Gdynia, 1-15 pazdziernika 1947 r.

Treść numeru:



„Po śniadaniu spocznij chwilkę i z patrolem przejdź się milkę" mówi słusznie staroegipskie przysłowie.

Patrol WOP, hołdując wyż. wzmiankowanej zasadzie odbywa często interesujący spacer wzdłuż nabrzeży portu. Port bowiem jest zawsze tym miejscem, w którym dzieją się różne ciekawe rzeczy.



Przejażdżka kutrem strażniczym należy do obowiązku i przyjemności, zwłaszcza jeśli jest piękna pogoda. Właśnie otrzymano wiadomość, że z portu wychodzi jeden ze statków.

Trzeba sprawdzić, czy aby „przez roztargnienie" nie zabrano kogoś lub czegoś, co nie wchodzi w ramy eksportu. Po co ostatecznie stwarzać komuś niepotrzebny i dodatkowy kłopot w drodze?

W.O.P. czuwa

Wojsko Ochrony Pogranicza jest bodajże najmłodszą jednostką Odrodzonego WP. 13 października mija dwa lata od chwili, gdy nad granicami Wyzwolonej Ojczyzny objął straż żołnierz WOP-u. Odpowiedzialna, trudna i niebezpieczna ta służba wymaga od żołnierzy specjalnego wyszkolenia i przygotowania. Odnosi się to szczególnie do tych, którzy pełnią tę służbę na odcinku morskim.

Brzeg morski jest bowiem o wiele dogodniejszym terenem dla przemytników niż granica zielona, a ponadto porty oraz zawijające statki, stanowią wyjątkowo łatwe pole dla wszelkiego rodzaju przestępstw granicznych. To też żołnierze WOP mają tu szczególnie trudne zadanie. W każdym z naszych portów istnieje t. zw. Morska Graniczna Placówka Kontrolna, zadaniem której jest nadzorowanie przychodzących i wychodzących statków polskich i zagranicznych.

Początkowo trudno było młodym WOP-istom zorientować się w labiryncie pomieszczeń okrętowych i metodach przemytu, ale już obecnie nabrali oni dobrego „węchu" i coraz częściej wyciągają ze skrytek okrętowych „blindziarzy" lub towar.

Obecnie, nawet „Batory" przestał być „niezbadaną dżunglą". Straciły bezpowrotnie swój cel i... urok najtajniejsze skrytki, czy to w kabinach załogi, czy też w maszynowni, magazynach, łodziach ratunkowych, wentylatorach, lub nawet i... kominach. Z zakamarków tych wydobywają żołnierze WOP-u nieraz amatorów morskich przygód, częściej zaś towar, którego właściciel „wstydził się" pokazać Urzędowi Celnemu. Są to przeważnie artykuły luksusowe jak: perlony, nylony, jedwabie itd. Z drugiej strony prowadzony jest nieraz wymyt — t. zn. nielegalny wywóz głównie artykułów pierwszej potrzeby jak: słonina, wędliny, masło itd., a ponadto alkohol lub cenne dzieła sztuki. Ten nielegalny obrót jest oczywiście wysoce szkodliwy dla całej gospodarki państwowej. Każdy wypadek wykrycia przestępstwa jest jednocześnie nowym doświadczeniem zdobytym przez żołnierzy WOP, którzy z każdym dniem nabywają coraz lepszej wprawy. Wśród „blindziarzy" największą ilość stanowią młodzi chłopcy żądni przygód. Za pośrednictwem M. O. odstawia się ich w ręce rodziców.

Metody przemytnicze nie ograniczają się jednak do przytoczonych przykładów. Co sprytniejsi przemytnicy wykorzystują jako swe bazy mniejsze porty i kutrami rybackimi wywożą lub przywożą towary z ominięciem drogi celnej. Nieraz na otwartym morzu dokonywują oni przeładunku przemytu ze statków na kutry. Przez dłuższy okres metody te pozostawały zagadką, ale obecnie WOP-iści morscy przeniknęli je na wylot. Na własnych kutrach szybkobieżnych i łodziach patrolują szczegółowo nasze wody terytorialne.

O ogromie ich pracy świadczyć może najdobitniej mały wycinek — sprawozdanie Gdyńskiej Placówki Morskiej Kontroli WOP: od stycznia do września 1947 skontrolowała ona — 2929 statków, przyjęła 4033 repatriantów, 9656 osób przyjeżdżających i wyjeżdżających z Polski, 328 pociągów i 3 samoloty kursujące między Polską a Szwecją.

Te cyfry mają swą wagę i dostateczną wymowę świadcząc o tym, że strażnice i placówki Wojsk Ochrony Pogranicza rozrzucone po całym Wybrzeżu pilnie strzegą naszej morskiej granicy, służąc dobrze Ojczyźnie.



Czy ciekawość, to pierwszy stopień do piekła? — Bujda na resorach! — Ciekawość to przede wszystkim droga do odkryć (p. pamiętniki Kolumba p. t. „Jajko i ja"). Odkrywca nie powinien się zrażać początkowym niepowodzeniem.

Jeśli tu nic nie ma, to może tam...?



A jest! Oczywiście! — „Czego pan tam szuka — kawalerze?"

— „Wwwłaśnie spinkę od kołnierzyka zgubiłem..."

— „Spinka? E! Takie głupstwo — nie warto się męczyć — zejdziemy na ląd i kupimy sobie nową..."

FORUM DYSKUSYJNE

Od Redakcji:

Aby zbliżyć czytelników „MP“ do wielu problemów morskich, wprowadzamy nowy dział pod powyższą nazwą. Dając możność wypowiedzenia się wszystkim Czytelnikom zarówno fachowcom w sprawach morskich, jak i laikom na łamach naszego pisma, pragniemy jednocześnie nawiązać bliższy i żywszy kontakt z Czytelnikami chcemy, żeby Czytelnik nie tylko czytał, ale i pisał do nas.

OKRĘT czy SAMOLOT?

Oto pierwszy z problemów jakie stawiamy naszym Czytelnikom do przedyskutowania. Tym razem jest to zagadnienie o tematyce raczej wojenno - morskiej, chociaż szybki rozwój techniki sprawia, że może już wkrótce i w dziedzinie transportu morskiego wyłoni się ten sam problem. Aby umożliwić zapoznanie się z tematem podanym do dyskusji także tym, którzy dotychczas niewiele mieli wspólnego z zagadnieniami morskimi i jednocześnie uzbroić ich w argumenty, przytaczamy na wstępie konkretne wypadki z okresu ostatniej wojny świadczące o wyższości bojowej i większej skuteczności jednego lub drugiego rodzaju broni morskiej. Dla łatwiejszego zorientowania Czytelników obok opisu wybranych fragmentów wojennych, zamieszczamy także szkice sytuacyjne, objaśniające akcję.

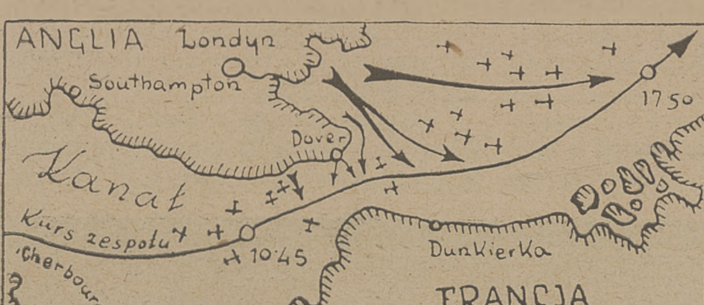
OKRĘT

12 lutego 1942 roku o świcie z francuskiego portu w Brest wyszedł duży zespół okrętów niemieckich kierując się w stronę kanału La Manche. W skład jego wchodziły prześladowane już od dłuższego czasu przez Anglików pancerniki „Scharnhorst“, „Gneisenau“ i krążownik „Prinz Eugen“, oraz wiele mniejszych jednostek osłaniających. Całość pozostawała pod dowództwem v-adm. Ciliax'a. Zadaniem tego silnego zespołu było prześlizgnięcie się przez wąski i pilnie strzeżony przez lotnictwo angielskie kanał, aby następnie zawinąć do jednego z portów wojennych w Niemczech.

Z chwilą wejścia niemieckich okrętów do kanału, lotnictwo angielskie mimo złych warunków atmosferycznych przystąpiło do gwałtownych ataków na zespół, dążąc do zniszczenia wspomnianych okrętów liniowych, lub przynajmniej niedopuszczenia ich na Morze Północne. Samoloty angielskie, zarówno bombowe jak i słynne torpedowe „Swordfish“, kilkakrotnie nalatywały na zespół, jednak silna obrona przeciwlotnicza okrętów niemieckich udaremniła ich ataki. **Końcowy rezultat:** — 43 samoloty angielskie zestrzelone — zespół niemiecki tracąc tylko jedną łódź patrolową przedarł się przez kanał, powodując wielkie zaniepokojenie w Admiralicji angielskiej, która przeceniła w tym wypadku skuteczność broni lotniczej w walce morskiej.

SAMOLOT

7 grudnia 1941 roku o świcie eskadry samolotów japońskich dokonywują niespodziewanego nalotu na potężną bazę amerykańską na Hawajach — Pearl Harbor, atakując port wojenny i lotniska Hickam Field i Wheele Field. Japońskie samoloty bombowe i torpedowe w ciągu kilkunastu minut łamią potęgę morską Stanów Zjednoczonych niszcząc poważną część ich floty wojennej, stacjonującej w Pearl Harbor. **Końcowy rezultat:** — osiem pancerników staje się niezdolnych do walki z tego „Arizona“ eksploduje, „Oklahoma“ przewraca się do góry dnem, „California“, „West Virginia“ i „Nevada“ toną, a „Maryland“, „Tennesee“ i „Pensylwania“ zostają ciężko uszkodzone. Lotniskowce amerykańskie uszły zagładzie tylko dlatego, że w chwili ataku znajdowały się poza obrębem portu, a mianowicie „Enterprise“ wracał z wyspy Wake i znajdował się 200 mil na zachód od wyspy Oahu, „Lexington“ o 450 mil na południe od Midway, „Saratoga“ znajdował się w doku w Ameryce, a „Yorktown“, „Wasp“ i „Hornet“ na Atlantyku. Straty w ludziach były nie mniej wysokie, — 2117 oficerów i marynarzy zabitych oraz 1836 zaginionych i rannych. Admirał Kimmel — dowódca floty Pacyfiku został postawiony w jakiś czas po tej katastrofie przed sąd specjalny.





BOSM. HRYCIUK:



„Wolę być na pokładzie okrętu podczas ataku samolotów niż w samolocie pod obstrzałem silnego ognia dział okrętowych a zwłaszcza 20-tek i 40-tek. Byłem często na pokładzie okrętu podczas nalotu i czułem się zupełnie dobrze przy swoich „Boforsach“ które nieraz „ściągnęły“ niemiecki samolot do wody. Na okręcie, którym był ORP „Błyskawica“ nie baliśmy się samolotów i nie zrobiły one nam nic „złego“.

POR. PIEKARSKI:



„Wielka szybkość samolotu i jego zwrotność czynią z okrętu podczas ataku lotniczego nieporadną dużą tarczę łatwą do trafienia bombą czy też torpedą, a obrona pokładowa przeciwlotnicza zanim zdąży się wstrzelać w atakujące samoloty, zmuszona będzie ogniem bomb, działek i ckm-ów lotniczych do milczenia. Przy tym samoloty mają za sobą moment zaskoczenia. Stawiam na samoloty jako broń morską przyszłości“.

Prosimy P. T. Czytelników o kontynuowanie dyskusji. Najbardziej charakterystyczne i ciekawe odpowiedzi zostaną nagrodzone. Pożądane jest, aby Czytelnicy do swojej odpowiedzi dołączali własną fotografię.

SZCZECIN - miasto odzyskane

(Od specjalnego wysłannika „Marynarza Polskiego")

Szary, dżdżysty ranek. Pociąg ze zgrzytem hamulców mija rozwalony i będący właśnie w odbudowie most na Odrze. W dole robotnicy kończą, mimo ulewy, prace przy nowym filarze, montują kratownice. Wre tu jak w ulu. Koła wagonu stukają na złączach i wydaje mi się, że słyszę wyraźnie: od-bu-do-wa, od-bu-do-wa, od-bu-do-wa...

Z otwartych drzwi dworca wpadam w ścianę deszczu, by dostać się do tramwaju, skąd obserwuję ruch uliczny. Przechodnie kryją się we wnękach domów, owinięci szczelnie płaszczami. Mijamy drzewa, place, skwery, kwietniki.

Tak witam pierwszy raz Szczecin.

Po południu przejaśnia się, postanawiam więc obejrzeć stary gród. Cała najciekawsza architektonicznie i naprawdę najbogatsza część Szczecina leży w gruzach. Dzieło jednego nalotu, który nie oszczędził nawet stojącego na wzgórzu Zamku Książąt Pomorskich. Przez ruiny dostaję się do jego wnętrza. Potężne mury nie oparły się bombom. Stropy wielu pięter sterczą jeszcze jak nagie kikuty, lecz najważniejsza część budynku jest już pod dachem. W roku przyszłym prace będą prowadzone bez przerwy aż do całkowitej rekonstrukcji. Zamek powstawał w kilku różnych okresach, co nie pozostało bez wpływu na jego charakter Całość jednak została nieco „podretuszowana" przez ostatnich użytkowników, którzy wyraźnie pragnęli nadać budynkowi charakter niemieckiego zabytku. Nic z tego jednak nie wyszło, bo oto przed kilkoma miesiącami archeolog szczeciński, mgr. Wieczorowski, kustosz działu prehistorii w Muzeum Ziemi Pomorskiej, odkrył w czasie przekopywania dziedzińca zamkowego resztki murów, które po szczegółowym zbadaniu okazały się częścią ogrodzenia cmentarnego. Cmentarz ten pochodzi z XV wieku. Podczas dalszego rozkopywania natrafiono na głębokości około metra na posadzkę ceglaną, w wielu miejscach pozapadaną. Zaintrygowani tym badacze poprowadzili prace dalej i w końcu zrobili jeszcze ciekawsze odkrycie. Znaleźli mianowicie resztki drewnianego domostwa słowiańskiego, wiele części narzędzi i naczyń, ozdoby i strzępy przedmiotów skórzanych. Samo domostwo budowane na zrąb, posiada obok umocnienia z plecionej wikliny, lepionej gliną również i szczątki podłogi biegnącej obok drewnianej ulicy. Podobne odkrycie poczyniono również na wyspie Wolin. Jest to więc jeszcze jeden niezbity dowód słowiańskiego pochodzenia szczecińskiego grodu.

Wydostaję się przez uprzątane właśnie ruiny do ul. Lazurowej a stąd na Wały Chrobrego. Roztacza się przede mną panorama portu, ze stojącym na pierwszym planie promem „Beniowski", oczekującym na przekazanie władzom polskim. Na Wałach ruch niewielki. Stojący przy nabrzeżu s/s „Piast" czeka godziny odejścia do Świnoujścia, obok przysiadły holowniki portowe.

Motorówką „Ewa" ruszamy przez baseny w kierunku Świnoujścia. Mijamy przekazaną niedawno Starówkę i zbliżamy się do wyspy Górnej Okrętowej, przy której stoi przycumowany „Dar Pomorza". Po pokładzie przechadza się miarowym krokiem wachtowy, ubrany w sztormowy płaszcz. Po przeciwnej stronie basenu przycumowało kilka szwedzkich statków, ładujących w tej chwili węgiel bezpośrednio z wagonów kolejowych. Kilkadziesiąt metrów dalej pięć nowych dźwigów, w ostatnim stadium montażu, bieli się nowymi kabinami i czerwieni świeżo malowanymi ramionami ze stali. W najbliższym czasie wejdą one do służby.

Stocznia „Odra" po okresie martwoty zaczyna coraz lepiej się rozwijać. Przybywają stale maszyny i urządzenia. Tkwiący dotychczas martwo między rusztowaniami kadłub statku typu „Hansa", będzie wkrótce dokończony i spuszczony na wodę.

Przypomniał mi się pewien młody malkontent, właśnie mieszkaniec Szczecina, który kiedyś w rozmowie wyraził zdanie, że stocznie szczecińskie stoją bezczynnie na terenie portu. Dziwię się, że nie potrafił ocenić ogromu wysiłków stoczniowców szczecińskich, którym chyba więcej niż komu innemu zależy na jak najszybszym i najpełniejszym uruchomieniu przemysłu stoczniowego w tym porcie.

Mijamy nabrzeża Mak i Ucho, na których trwa wyładunek, i płyniemy dalej w kierunku huty „Stołczyn".



1.



2.



3.

1. Jeden z dźwigów ładuje węgiel. 2. Montaż pięciu dźwigów magdeburskich.. 3. Szwedzkie szkunery oczekują na ładunek.

Jest to jeden z najpiękniejszych obiektów przemysłowych, jakie posiadamy. Poza czynną już hutą żelaza czekają na uruchomienie huta miedzi, fabryka cementu i fabryka superfosfatów. Zdziwiłby się niejeden, dlaczego cztery różne na pozór zakłady zgrupowano obok siebie. Nic w tym jednak dziwnego. Zespół stołczyński pracował w oparciu o wiele produktów ubocznych, pozostających przy produkcji surówki żelaznej czy też miedzi. I tak na przykład fabryka superfosfatów przekazywała wypałki pirytowe do huty miedzi, a cementownia otrzymywała niektóre konieczne do produkcji surowce i półfabrykaty z huty żelaza. Obecnie trzeci zjazd przemysłowy postanowił jak najszybciej uruchomić ów zespół i odbudować zniszczenia.

Zawracamy do przekazanej nam ostatnio części portu. Nowym Przekopem dopływamy do Kanału Kaszubskiego. Wraz z kanałem Górnośląskim i nabrzeżami nad Parnicą jest to najbardziej wartościowa część wielkiego portu. Przez kanał Przemysłowy dopływamy do Starówki, a stąd kanałem Dębickim do Odry.

Wszędzie widać to samo: mimo zniszczeń, mimo braku urządzeń przeładunkowych rozpoczęto pracę, codziennie ją wzmagając, stale rozbudowując urządzenia, powiększając ich zasięg. Wiele obiektów leży jeszcze w gruzach. Planuje się odbudowę na nowych podstawach. Typowy obraz działalności niemieckiej inicjatywy prywatnej, jak wyraził się jeden z kierowników GUM-u, nie może więcej zaistnieć w nowych warunkach. To też postanowiono odbudować obiekty, które spełnią swą rolę w nowych warunkach, natomiast te wszystkie, których odbudowa jest nieracjonalna, zostaną usunięte. Szczecin jest właśnie przykładem takiej wadliwej zabudowy portu. Budowano tu obok siebie różnorakie obiekty, nie biorąc wcale pod uwagę chaosu, jaki powstaje wskutek tego w gospodarce portowej. Istniały wtedy obok siebie stocznie i magazyny drobnicowe, nabrzeże węglowe obok chłodni, elewator obok przetwórni rybnych

W nowym planie każde nabrzeże otrzyma pewien rodzaj pracy, która stworzy jego rys charakterystyczny. Towary masowe zajmą jedną część portu, drobnica inną, stocznie jeszcze inną. Szczegółowe plany znajdują się w opracowaniu. Sprawą tą interesuje się bardzo żywo Minister Przemysłu, Minister Żeglugi i Centralny Urząd Planowania.

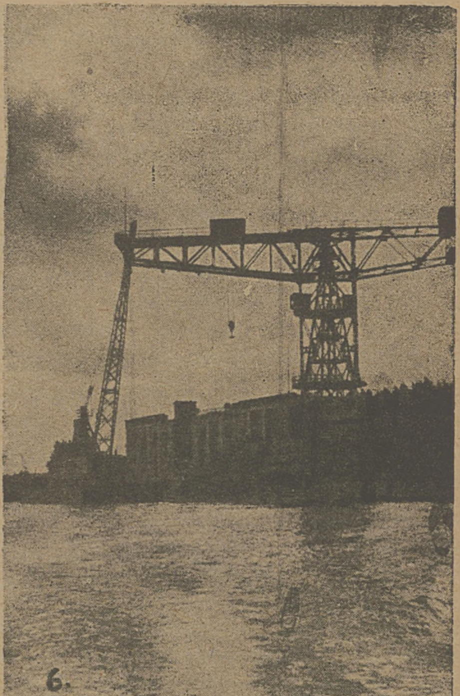
Szczecin wybije się na czoło w najbliższym okresie odbudowy Wybrzeża, pochłaniając gros wysiłku i funduszów, jakie rząd przeznaczył na cele odbudowy portów.

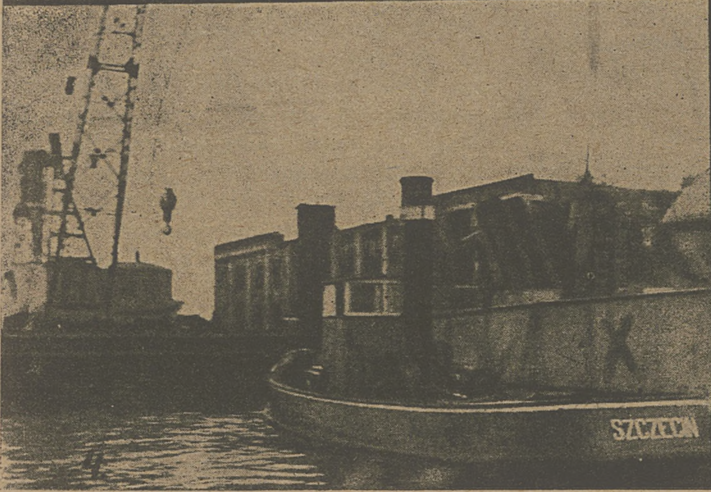
Naturalne warunki portu szczecińskiego są wyśmienite. Użytkowa długość nabrzeży wynosi około 17 tys. metrów. Ponieważ jednak, jak już wspomniałem, port szczeciński rozwijał się bezplanowo, jest trudny do odbudowy. Przedwojenna Spółka Portowa, której zadaniem było prowadzić rozbudowę portu, mało dbała o planowość. Jedynymi obiektami, które należy uważać za celowe — to nabrzeże Kaszubskie i wielki nowoczesny elewator zbożowy, zbudowany w latach 1938/39, największy na Bałtyku, niemal czterokrotnie większy od elewatora gdyńskiego. Ponieważ w planie przeładunkowym na najbliższe lata elewator ten weźmie bardzo żywy udział, przeprowadza się w chwili obecnej staranną jego konserwację, szczególnie zaś odbudowę i uruchomienie precyzyjnych i wartościowych urządzeń wewnętrznych, aby mogły zadaniom tym podołać.

Szczecin posiada dwojaki charakter urządzeń przeładunkowych, a także dwojaki rodzaj urządzeń transportowych z portu do zaplecza. Przeładunki prowadzono osobno dla statków morskich i osobno dla barek rzecznych. Istnieją więc poza dźwigami typu większego także niewielkie, przeznaczone dla tego drugiego rodzaju transportu. Port posiada wystarczająco rozbudowaną sieć kolejową na terenach, przeładunków morskich. Nie mamy jednak dotychczas wystarczającej ilości i jakości środków transportu rzecznego, na który w planie przeładunków Szczecina kładzie się specjalny nacisk, jako na środki o wiele tańsze od transportu kolejowego. Opracowano więc szczegółowe plany rozbudowy transportu rzecznego z jednej strony, z drugiej zaś prowadzi się starania o zaczarterowanie takich jednostek do czasu uruchomienia własnych. Sieć kolejowa już w chwili obecnej, mimo zniszczenia kilku mostów i wiaduktów nad kanałami spełnia swe zadania bez zarzutu, eliminując trudności terenowe do maximum.

Kwestię przeładunków ze statków od pierwszej chwili uruchomienia portu trudno było rozwiązać na skutek wielkich zniszczeń. Uruchomiono cztery dźwigi, które ofiarnie pracowały. Obecnie, po przejęciu portu centralnego, pracuje takich dźwigów osiemnaście. Równocześnie dokonuje się remontu dziewięciu dźwigów wydobytych w tym dwa typu chwytakowego, oraz montuje się pięć otrzyma-

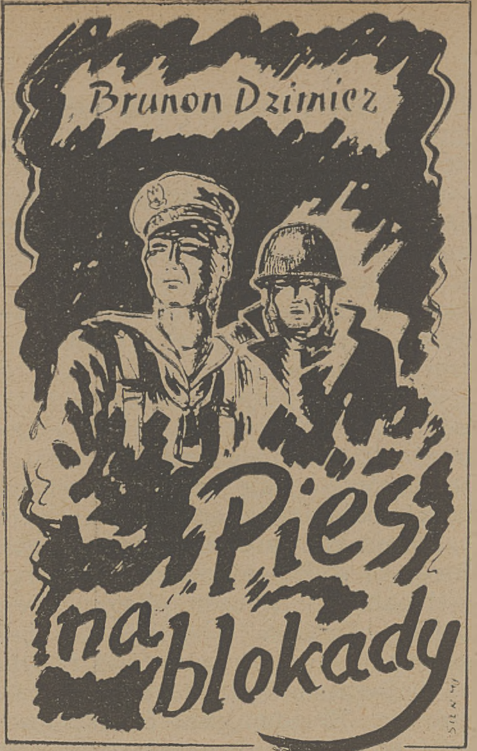
(Dokończenie na str. 8-ej)


6.


4.


5.

4. Fragment warsztatów Urzędu Morskiego. 5. Huta Stołczyn. 6. Jeden z największych dźwigów pływających w porcie szczecińskim.



Nastały ostatnie dni drugiej dekady września. Oksywska Kępa goniła resztkami sił, kąsana z trzech stron wściekłą zgrają metodycznie wyćwiczonych bandytów, bo z czwartej, od Małego Morza, Hel dawał jeszcze bobu nawodnym siłom morskim spod znaku swastyki a w nocy dosyłał kutry z amunicją... Dowoziły i wracały, unikając na wodzie odblasków zarzewia pożarów pod Kępą.

— — — — — —

— Taką mam ochotę nadać strachu jakiemuś większemu sztabowi szkopskiemu, mówił na odprawie komandor, dowódca Helu, żeby pomóc oksywskim chłopakom... Ale trzeba wiedzieć, gdzie taki się gnieździ...

— Czy nie siedzą czasami w Rzucewskim zamku starego Bielowa? — odezwał się szef sztabu, tam są mocne piwnice...

— Dziś kutry idą o dwudziestej trzeciej dwadzieścia z Jastarni, — zagadnął jakby od niechcenia dowódca...

— Tak... za jakieś 4 godziny.

— Dziękuję, odprawa skończona, zostaną szef sztabu i starszy flagowy...

Gdy dowódcy sektorów wyszli do swych licznych placówek, komandor zwrócił się do flagowego:

— Najdalej za pół godziny ma się stawić u mnie pierwszorzędny pływak, młodzieniec z błyskiem w oku, kapitanie. Poza tym łącznik-motocyklista z przyczepką. I na koniec: przez „Halinę” na „Danutę”) nadacie: Kapitan portu Jastarnia ma oczekiwać mego posłańca, który zamelduje się z pismem przed dwudziestą trzecią. Postąpić z nim jak w piśmie, moim, nie świętym...*

Widząc nieco zaskoczoną minę flagowego, dodał z uśmiechem: Nie obawiajcie się, wpław przez zatokę go nie poślę...

— — — — —

W zaciemnionym pokoju na parterze niedobudowanych koszar artylerii przeciwlotniczej komandor przysiadł do biurka. Cisza zapadającej nocy. Telefon przestał podawać meldunki sektorów o zmianach dyslokacji dziennej na nocną. Ciche pochrapywanie podziębionego szefa sztabu pod kocem działało raczej kojąco... Położył głowę na lewy łokieć i zdrzemnął się. Niezadługo zerwał się na dyskretne pukanie...

— Wejść!

— Mat Hanisz z centrali art. sektoru „Huk” melduje się na rozkaz...

— Podejdźcie bliżej!

Barczysta postać kocimi ruchami podsunęła się w półmroku do biurka.

— Słuchajcie uważnie co wam powiem...

— Tak jest...

Dziesięć minut trwało pouczanie, przerywane tylko urywanymi „Tak jest” mata...

— Poza tym macie tu list. Oddacie go do rąk własnych kapitana portu Jastarnia. On wam dostarczy rybacką odzież. Na baterię już nie potrzebujecie wracać, ja z nią załatwię. Siadać na motocykl i... pomyślnych wiatrów.

Wezwany dzwonkiem młody flagowy pokazał w kręgu światła półotwarte oko.

— Obudźcie się poruczniku na dobre i sprawdźcie, aby mat Hanisz odjechał do Jastarni w porządku... Cześć!

Przerywany huk motoru wskazał, że przygoda mata Hanisza przekroczyła okres startu. Komandor przestał walczyć z opadającymi powiekami.

— — — — — —

Centralną leśną drogą półwyspu mknie bez świateł motocykl. Kierowca jakimś psim węchem omija leje bombowe, w których połamałby kości i roztrzaskałby motor. Co kilometr podaje odzew na hasło sektorowych czat i czujek. Minięta Jurata, Bór, jaśniej się robi na bezleśnej drodze dojazdowej od strony osady Hel do Jastarni.

— Do Danuty — odpowiada łącznik na zapytanie posterunku żandarmerii.

— Od baraków Akademickiego Związku Morskiego druga chałupa...

— — — — — —

Ciemna noc, bezksiężycowa. Lekka morka tarmosi falę. Kutry gęsiego, czyli w szyku torowym, suną ku starej Kępie, orientując się według pożarów w Mechlinkach i Rewie. Sternicy uważają, żeby nie wejść w odblask zarzewia na wodzie.

Minęły już mieliznę Deptkę, co to ongiś deptać można było od Rewy na przełaj do Kuźnicy na półwyspie... Ludzie już to zapomnieli, ale dziki pamiętają jeszcze i tą drogą płyną na Hel w niskowodne lata.

Na ostatnim kutrze każe dowódca budzić Hanisza, który przykucnął w kubryku.

— Dochodzimy do Łachy Rewskiej, zawadzę o nią prawie, gibajcie, a potem na Osłanino... Dacie rady?

— Musowo!

Hanisz prostuje ramiona, wyciąga ręce, łapiąc przyburcie, przerzuca nogi i lekki plusk wskazuje, że załoga kutra zmniejszyła się o jednego.

Sternik kładzie ster lewo, by oddalić się od płytkich wód i ogląda się wstecz. Nie widzi nic. Ciemność wchłonęła Hanisza bezpowrotnie. Sternik wzdycha i oddaje się całkowicie wykonaniu własnego zadania... Nie ma czasu myśleć o losach Paszka Hanisza.

— — — — — —

Nad ranem na strychu osłanińskiej stodoły Hanisz suszy na wiaterku ubranie, zerkając przez szpary. Bitwa oksywska przybiera na nasileniu. Gdzieś z góry od Mrzezina huczy bateria wroga... Pociski postękując przelatują tuż niedaleko i niosą zniszczenie, hen, na Kossakowo.

Tu, ani jeden szkop w porannej mgle go nie zoczył. A patrole łażą nażarte i opite. Ci w walce udziału nie biorą, pewno esesmany. Sk...syny po naszemu, myśli Hanisz. Miejscowej ludności nie widać, pochowała się, albo gdzieś zapędzona... Gdzieniegdzie kominy jednak dymią... Ludzie zawsze łakną gorącej strawy.

Raptem Hanisz drgnął i złapał się za głowę, bo wyrżnął się nią o powałę. Wydało mu się, że w ostrożnie otwieranych drzwiach na ogród przeciwległego domu mignęła znajoma twarz.

Ależ tak! Gdy po zbadaniu najbliższej okolicy zwinna dziewczyna wyskoczyła do ogrodu, szybko nazbierała warzyw i jak koza skoczyła z powrotem do domu, Hanisz poznał ją, toż to Zośka — gwiazdorka z Pagedu na Oksywiu. Co ona tu robi — pewno ewakuowana. Twarz mu się rozjaśniła. Ma pewnego sprzymierzeńca — wyjaśni mu gdzie co jest i pomoże odnaleźć starego Alojzego Budzisza, rybaka o którym mówił komandor, że go jakoś tam na Hel z powrotem podrzuci... A teraz jak dać znać o sobie Zośce. Dziewczyna nie strachliwa, umiała tak grzecznie marynarzom przyciąć, że wyborowe baciary i antki zapomnieli języka w gębie... Zagwizdać może, jak wtedy gdy się zapraszało do kina... na umówionego, bo w domu marynarskie kino nie cieszyło się uznaniem, rodzicielka była orientacji majowych modłów w piękne wieczory... A Zośkę nie za darmo jeden antek ochrzcił gwiazdorką i ta nazwa mocno przylgnęła — czego jak czego, ale kina nie lekceważyła... „Wyjrzę przynajmniej na świat...” mawiała mrużąc swe ładne oczy.

*) Kryptonimy centrali telefonicznych.

Hanisz przeszedł na drugą stronę strychu, zaglądnął w szpary dachu... Nie, w pobliżu ani jednego szkopa. Hen, daleko za lotniskiem rumijskim w kierunku Dębogórza sunęła kolumna tankietek... Żeby tu nasza bateria stała, pożałował.

— Zagwiżdżę jej „Mazur nasz płynie", okna niedomknięte, może usłyszy...

Dwa razy musiał powtórzyć... Cisza. Stracił już nadzieję, że do zmroku uda się spotkanie, gdy drzwi się uchyliły i wyjrzała nieco zdziwiona Zośka...

Szybko wysunął rękę przez większy otwór i machnął parę razy... Kiwnęła głową. Zrozumiała mądra dziewucha.

Na razie drzwi domknęły się. „Jak czekać, to czekać!" pomyślał Hanisz wyciagaiąc z zanadrza kawałek wędzonki... Głód się dopiero odezwał. Przepłynął przecież prawie milę, a i brodził niemało w ciemności po łachach...

(Fragment z pamiętnika „Hel walczy nadal...")

Ciąg dalszy nastąpi.

SZCZECIN — miasto odzyskane.

(Dokończenie ze str. 7-ej.)

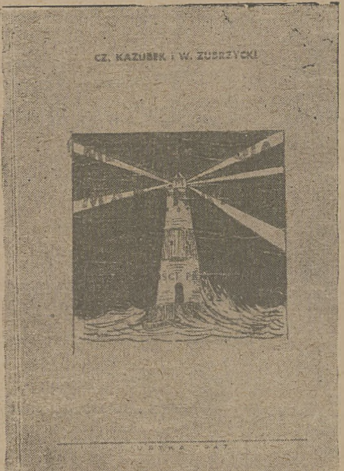
nych z reparacji. Tak więc w najbliższym czasie staną do służby łącznie trzydzieści dwa dźwigi, a po za tym przygotowuje się budowę wywrotnicy wagonowej. Urządzenia te są konieczne, aby mogły podołać przeładunkowi w wysokości 5,5 milj. ton samego tylko węgla i rud. Równocześnie zaś specjalna komisja ministerialna pod przewodnictwem min. Petrusewicza przy udziale wybitnych fachowców z terenu naszych trzech portów z dyrektorem C. U. P-u Askanasem na czele, opracowała plan rozbudowy i przystosowania nabrzeży Kaszubskiego, Górnośląskiego i Parnickiego do tego celu z równoczesnym określeniem tej rozbudowy na dwukrotnie większą od przedwojennej.

Odnośnie innych towarów komisje opracowują specjalne plany długofalowe, które obejmą port jako całość.

W związku z przekazaniem portu centralnego zwiększają się zdolności przeładunkowe, które w październiku osiągną według opracowanego planu wysokość 100 tysięcy ton.

Dźwiga się z gruzów, z całkowitej niemal ruiny, twardą, nieustępliwą pracą dnia codziennego wielki port, jeden z największych na Bałtyku, widomy znak odradzającego się życia starego słowiańskiego grodu — Szczecina. Świadczy to nie tylko o prężności naszego odradzającego się organizmu gospodarczego. Jest to jednocześnie odpowiedź na kłamstwa i zakusy ludzi niezadowolonych z nowego układu sił, ludzi, którzy ufni w potęgę pieniądza, usiłują drogą matactw i powikłań dowieść, że nie umiemy tu gospodarzyć. Tym wszystkim należałoby pokazać rozmach i prężność pracy tego naszego odzyskanego miasta, taką, jaką sam widziałem po raz pierwszy.

Z nowych Wydawnictw:



Z przyjemnością bierzemy do ręki skromnie oprawną książeczkę z fascynującym tytułem „Meteorologia dla Marynarzy" — to coś naprawdę potrzebnego! Rok 1947 i miejsce wydania zachęcającego dziełka dopingują jeszcze ciekawość. Patrzcie! — w Ustce wydają już książki! — Na „Dzikim Zachodzie" wydaje się już rozumnie zredagowane pożyteczne książki! Nazwiska autorów też są nam znane. Tajemnica zakopania się w niewielkim porciku chyba tylko o dźwięcznie brzmiącej nazwie człowieka tej miary co jeden z autorów ob. Czesław K. wyjaśnia się nam teraz. — Wszak kilkakrotnie już zastanawialiśmy się przy różnych okazjach czy może mu wystarczyć zbożna, skądinąd cicha praca w cichym porciku... Aż tu nagle patrzcie — pisze! Jeżeli więc pisze, to na pewno dobrze! — Tak nie zawiedliśmy się. Pod przedmową gotowiśmy podpisać się obu rękami.

Macie Panowie rację na całej linii! Książkę napisaliście dobrze, bo przystępnie nieomal dla wszystkich, którym tyle tych klas odebrał kataklizm. Zjawiska opisywane wyłożyliście przystępnie ciekawie i jasno. Temat wybraliście bardzo „na czasie" i pracą swą oddaliście dużą przysługę „Sprawie Morskiej", tej prawdziwej sprawie nie wyzłoconej astronomiczną ilością galonów na rękawach spacerowiczów deptakowych, którym książka Wasza nie ma zamiaru służyć, albowiem nie znajdą się na morzu.

Nie sądźcie jednak że nie poszukamy „ale" — są oczywiście! Przecież nawet w całym zawsze, jeżeli się chce, można znaleźć dziurę. Za dziurę więc uważamy brak tablicy z systemem sygnalizacji pogody dziennej i nocnej. Nie od rzeczy byłoby tutaj podanie sygnałów i innych państw albowiem, jak wiemy, sygnały te nie są wszędzie jednolite. Nie odnaleźliśmy poza tym nic z informacji o sposobie odbierania sygnałów pogodowych i komunikatów **meteo** drogą radiową. Byłoby bardzo pożyteczne w książce tego poziomu załączenie kilku charakterystycznych sytuacji synoptycznych Europy z przytoczeniem przewidywań P.I.H.M. i omówieniem sposobu i drogi jaką ta szanowna instytucja doszła do swych konkluzji na najbliższe 24 godziny. Można by przy tym omówić przyczyny dlaczego czasami zupełnie logicznie i zgodnie z teorią wypracowana prognoza nie sprawdza się.

Zdajemy sobie sprawę, że trudno mówić cokolwiek więcej niż w Waszej książce o „Teorii Frontów" nie zabrnąwszy w formułki matematyczne, czego wyraźnie i rozumnie unikacie.

Przeglądając podobne wydawnictwa starych narodów morskich widzi się, że nawet na poważnym szczeblu naukowym oparte prace o meteorologii, rozdzieliwszy wyprowadzone wzory i formuły matematyczne trzema gwiazdkami od dalszej treści powołują się w dużo szerszym zakresie na t. zw. „Meteorologię ludową" niż czynią to autorzy. Mimo wszystko, mimo że pragnąłbym widzieć w ich pracy cokolwiek więcej ścisłej teorii o wspomnianych już frontach — wierzę w ową „prognozę starego rybaka".

Gotów jestem zdradzić nazwisko starego znajomego z Basenu Rybackiego, z tych czasów jeszcze gdy było tam zwykłe morskie wybrzeże, który już w sierpniu zeszłego roku przepowiedział mi, że ubiegłej zimy piechotą przez Zatokę „pondzem durch na Héla".

Wojna zabrała mi wraz z całkowitym dobrem doczesnym również i książeczkę wydaną w języku niemieckim gdzie autor jej obok ścisłej teorii cyklonów i antycyklonów podaje aż siedemnaście niezawodnych wskazań o przyszłej pogodzie począwszy od „księżyca w worku" poprzez koloryty wschodów i zachodów aż do mew siadających na ziemi, a jaskółkach nisko latających. I wiecie co? — sprawdzały się te siedemnaście punktów co do joty!

NAUTA.

KSIĄŻKI NADESŁANE

Stefan Sulima: „Ziemia odnalezionych przeznaczeń" — Nakładem Zachodniej Agencji Prasowej i Polskiego Związku Zachodniego; str. 221, cena: 420 zł.

L. Gustowski: „Szczecin — fakty i liczby" — Nakładem Zachodniej Agencji Prasowej; str. 154, cena: 400 zł.

Budowa modelu O. R. P. „Błyskawica"

Plany modelu składają się z 3-ch rysunków. Rys. 1 wykonany jest z braku miejsca w skali 1 : 400, a ponieważ model najlepiej jest budować w skali 1 : 200, rysunki 2 i 3 zawierają poszczególne części w skali budowanego modelu.

KADŁUB

Kadłub wykonujemy z drzewa, w identyczny sposób jak przy modelu O. R. P. „Orzeł" i „Sęp" (patrz Nr. 22 „Marynarza Polskiego").

Przy budowie modelu pływającego ścianki kadłuba nie mogą przekraczać 3 mm, gdyż model, przy swej wielkości, stosunkowo mało wypiera wody, a ponieważ dla lepszej stabilizacji musimy dać dużo balastu, może zajść wypadek, że z powodu ciężkiego kadłuba będzie się za głęboko zanurzał.

2 boczne stępki przeciwpochyłowe wycinamy z cienkiej blachy i wpuszczamy w kadłub. Stery i śruby wykonujemy w ten sam sposób co przy modelu „Orła".

NADBUDÓWKA

Materiał, który będziemy używać na nadbudówki, komin i t. p. zależy od typu budowanego modelu. Przy modelu pełnym i stołowym może to być drzewo, przy modelu pływającym — karton i tektura.

W drugim wypadku wykonujemy z tektury (grubości od 0,5 — 1 mm) szkielet, który oklejamy kartonem.

Burty pomostów tak w pierwszym jak i w drugim wypadku wycinamy z pasków kartonu, tak samo wszystkie schodki i t. p.

Przedpiersia dział 102 mm należy wykonać z klocków, gdyż ich skomplikowany kształt trudno będzie otrzymać z papieru.

Maszt najlepiej zrobić z drutów o różnej grubości, lutowanych ze sobą.

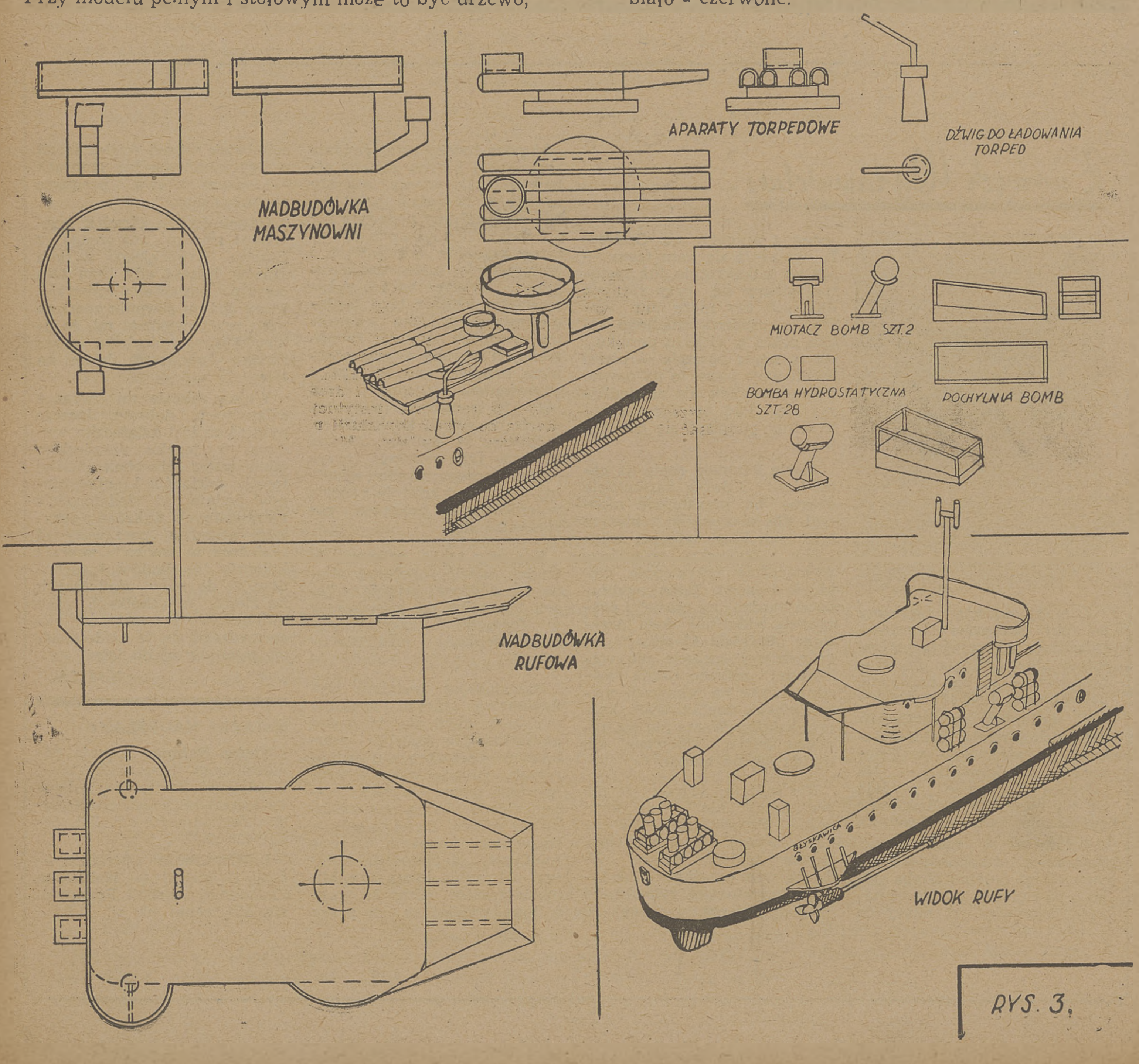
Przy pracy, dobór materiałów zależy w dużej mierze od możliwości i pomysłowości modelarza.

MALOWANIE

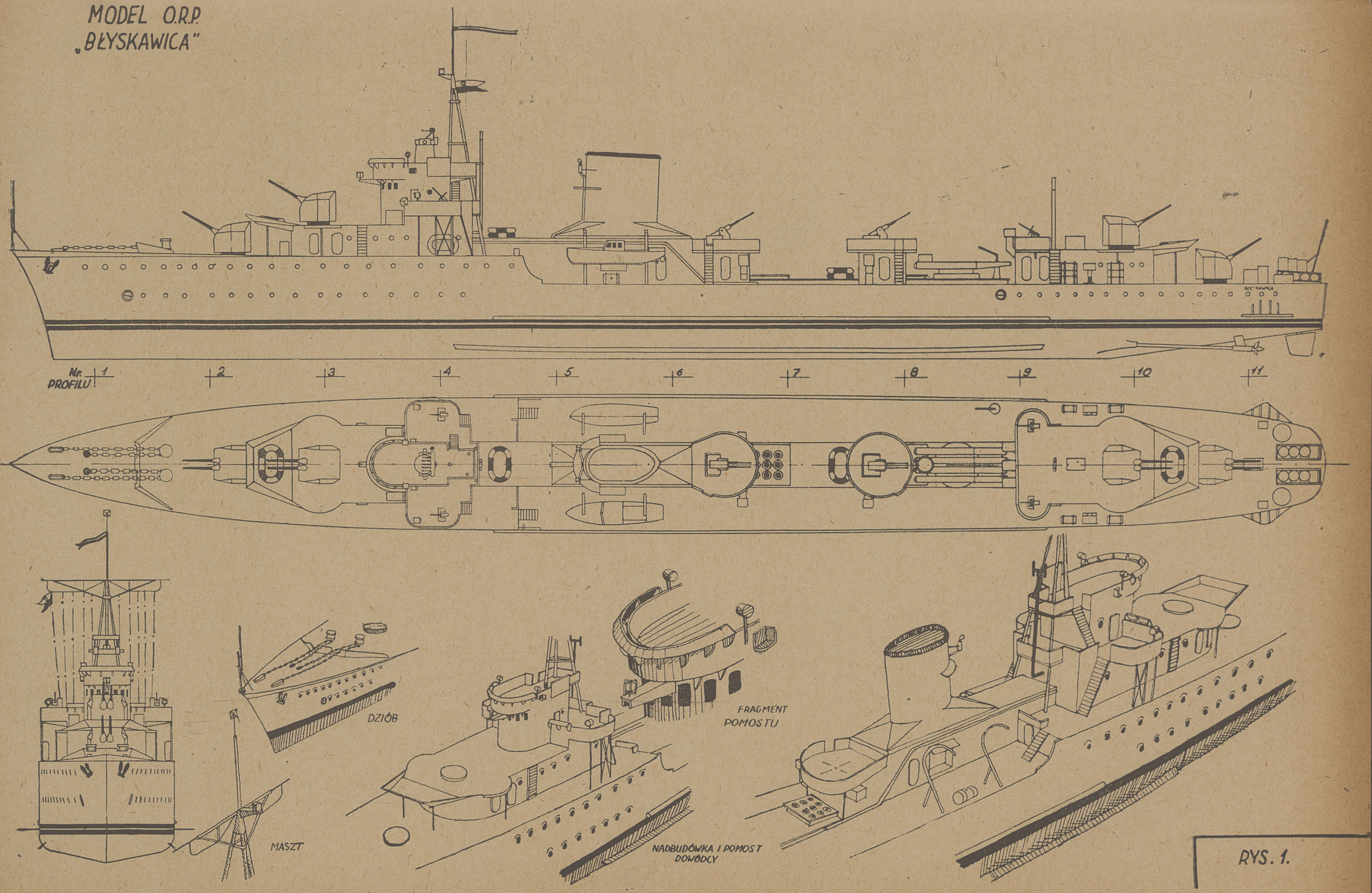
Do malowania używamy tych samych gatunków farb co przy modelach poprzednich.

Kolory są następujące:

Kadłub powyżej linii wodnej i nadbudówki — ciemno stalowy; na linii wodnej — szeroki, czarny pas; część zanurzona kadłuba — brunatno - czerwona; pokład — brunatny; lufy dział, okienka, zakończenie komina — czarne; tratwy ratunkowe — pasy biało - czerwone.

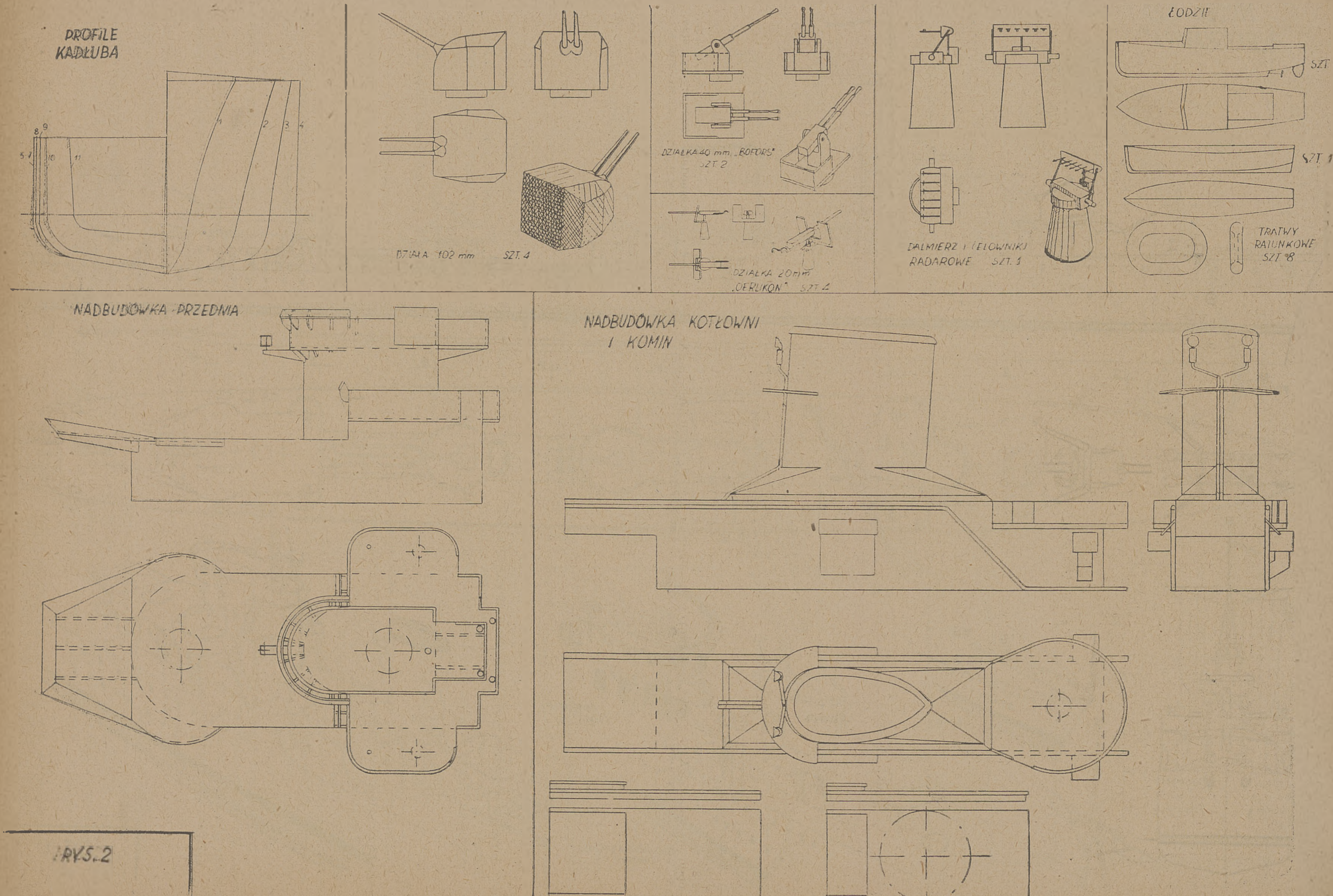


RYS. 3.



MODEL O.R.P.
„BŁYSKAWICA"
Nr. PROFILU
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
DZIÓB
FRAGMENT POMOSTU
NADBUDÓWKA I POMOST DOWÓDCY
MASZT

RYS. 1.



PROFILE KADŁUBA
DZIAŁA 102 mm SZT. 4
DZIAŁKA 40 mm „BOFORS" SZT. 2
DZIAŁKA 20 mm „OERLIKON" SZT. 4
DALMIERZ I CELOWNIKI RADAROWE SZT. 1
ŁODZIE
SZT. 1
SZT. 1
TRATWY RATUNKOWE SZT. 8
NADBUDÓWKA PRZEDNIA
NADBUDÓWKA KOTŁOWNI I KOMIN
RYS. 2

S. Gerasimow

SACHALIN

(Korespondencja własna „MP").

Zgodnie z umową peterburską w 1875 roku Japonia oficjalnie uznała Rosję jako prawnego posiadacza całego terytorium Sachalinu. Nie licząc się jednak z tą umową, japońska klika wojenna nie zaprzestawała śnić o podboju rosyjskich ziem dalekowschodnich. Wystarczy wspomnieć napad na Rosję w 1904 roku, okupację Dalekiego Wschodu w latach wojny domowej, prowokacyjne napady Japończyków, w rejonie jeziora Chasan i Chachlin - Hoła.

Najeźdźcy japońscy, okupowali w 1920 roku część Sachalinu i gospodarowali tam do maja 1925 roku. Rosnąca potęga młodego państwa radzieckiego, zmusiła wojska japońskie do opuszczenia Północnego Sachalinu. Z okupowanej wyspy Japończycy wywieźli wielkie ilości ryb, drzewa i futer. Południowy Sachalin był kolonią japońską w przeciągu 40 lat. Z całej powierzchni wyspy wynoszącej 74.800 kilometrów², Japończycy zajmowali 36 tysięcy kilometrów.

Wojska japońskie wykorzystały Południowy Sachalin, dla swych imperialistycznych celów. Z baz południowo-sachalińskich Japończycy nie tylko kontrolowali drogi morskie, prowadzące do północno-wschodnich części Związku Radzieckiego i zamykali wyjście flocie radzieckiej na Ocean Spokojny, ale także przygotowywali się do napadu na Północny Sachalin, Kamczatkę i wybrzeża radzieckie.

Armia Radziecka zlikwidowała na Sachalinie japońskie bazy wypadowe i wróciła ojczyźnie odwieczne ziemie rosyjskie.

Samolot przebywa drogę z Chabarowska na Południowy Sachalin w przeciągu kilku godzin. Od południowego Sachalinu do osady Rakuma, gdzie znajduje się oddział ogólnonarodowego radzieckiego instytutu naukowo - badawczego gospodarki rybnej i oceanografii, dzieli pięć godzin jazdy przez równiny i malownicze okolice górskie. Linia kolei żelaznej przechodzi przez pola, wije się pomiędzy wzgórzami zarośniętymi lasem świerkowym. Pociąg przejeżdża przez 15 tuneli, przeprawia się przez łańcuch górski, idzie nad brzegiem przepaści, na której dnie połyskuje kręta wstążka rzeki, a w pobliżu rozkładają się tartaki i przystanie.

Południowo - Sachaliński oddział naukowo badawczy instytutu geograficznego położony jest nad brzegiem morza, w najważniejszym rejonie przemysłowym. Kierownikiem oddziału jest uczony radziecki doktór biologii W. Grybankow. W przeciągu 13 lat, był on kierownikiem laboratorium ichtiologicznego i dyrektorem stacji naukowo - badawczej instytutu geograficznego na Kamczatce. Grupa współpracowników jednomyślnie i uparcie dąży do tego, aby swą wiedzą i doświadczeniem pomóc szybszemu poznaniu bogactw rybnych Sachalinu radzieckiego.

Wzdłuż południowego Sachalinu, na przestrzeni 200 metrów przechodzi kamienny pas podwodny, który w czasie odpływu wyłania się w niektórych miejscach: Pomiędzy tym pasem, a brzegiem znajduje się jezioro. Do jeziora tego na wiosnę przypływają ogromne ławice śledzi i składają ikrę w gęstych zaroślach morskiej trawy. Od ruchu milionów ryb, woda burzy się jak wrzątek.

Sachalin Południowy obfituje w ryby i zwierzęta morskie. Uczeni z przejęciem opowiadają o przejażdżce na „wyspę psów morskich" (Tiuleni) jedno z bogatszych na świecie skupisk fok. Tysiące samic i samców wyleguje się na pastwisku. Stada ruchliwych małych fok ciągle brodzą w przybrzeżnej wodzie. Powietrze nad wysokim brzegiem napełnione jest ptaszęcym świergotem.

W nowym planie pięcioletnim, wyznaczono następujące zadania rybakom dalekowschodnim:

Szeroko rozwinąć rybołówstwo w Północnym i Dalekowschodnim basenie, szczególnie w rejonach Południowego Sachalinu, wysp Kurylskich i Kamczatki. Przebudować gospodarkę rybną i zrekonstruować przedsiębiorstwa przetworów rybnych".

Charakteryzując zacofanie przemysłu rybnego na południowym Sachalinie, które jest rezultatem okupacji japońskiej, W. Gribanow, mówi o ciekawych planach, wznowionych dziś prac naukowych. Głównym zadaniem instytutu naukowo-badawczego jest badanie śledzi, zajmujących w ogólnym połowie 60—70%.

Japończycy w jesieni, solili chude śledzie, które w maju — kwietniu podchodziły do brzegów sachalińskich. Po złożeniu ikry, śledź odpływa od brzegu, intensywnie odżywia się, gromadzi tłuszcze. Naukowo przemysłowe badania pomagają w odnalezieniu skupisk śledzi i ułatwiają organizację ich połowu w sierpniu i we wrześniu. Aby ograniczyć sezonowość i zabezpieczyć równomierne dostarczanie ryb do przedsiębiorstw przetwórczych planuje się rozszerzenie połowów flądry, a także zbadanie bazy surowcowej morskich bezkręgowców.

Stworzenie oddziału Południowo-sachalińskiego instytutu pozwoliło na rozwój nauki i sztucznej hodowli i produkcji gatunków łososiowych: kety, gorbuszy, simy. Prowadzi się ciekawe badania eksperymentalne nad krzyżowaniem oddzielnych ras ryb łososiowych, aby otrzymać cenniejsze i wytrzymalsze gatunki.

Jak wiadomo, łososie Oceanu Spokojnego składają ikrę tylko raz w życiu i po złożeniu jej giną. Powstał ciekawy problem: próba sztucznego karmienia łososi, które złożyły ikrę. Pomyślne rozwiązanie tego problemu ma specjalnie ważne znaczenie.

Od osady Rakuma, do portu morskiego — 12 kilometrów. Dojazd tu jest możliwy pociągiem podmiejskim lub samochodem. Droga leży nad brzegiem morza. Wzdłuż niej ciągną się, między zalesionymi wzgórzami, osady rybackie. Tylko słupy orientacyjne oddzielają jedną osadę od drugiej. Tory kolejowe, szosa osady rybackie mieszczą się na wąskim pasie ziemi. Nad brzegiem, jak okiem sięgnąć, kołyszą się na falach kutry i żaglówki rybackie. Morskie porty południowego Sachalinu i Władywostoku połączone są między sobą regularną komunikacją pasażerską.

Wojska Armii Radzieckiej oswobodziły od napastników japońskich Południowy Sachalin. W przeddzień swej nieuniknionej klęski, Japończycy zniszczyli wszystko co mogli. Cenne urządzenia techniczne fabryk zostały wywiezione do Japonii.

Ludzie radzieccy włożyli ogromną pracę twórczą w oswobodzone ziemie Południowego Sachalinu. Zbudowano tu i oddano do użytku 27 kombinatów rybnych i ponad 400 innych instytucji przemysłu rybnego — fabryki konserw, chłodnie itd.

Zorganizowano wiele zakładów przemysłu węglowego, papierniczego, drzewnego i budowlanego. W toku jest budowa dróg kolei żelaznej, transportu morskiego. Oddano do użytku ponad 400 statków parowych floty rybackiej.

Charakterystyczną cechą dzisiejszego Południowego Sachalinu, to budownictwo na szeroką skalę. Budownictwo przemysłowe, kulturalne i mieszkaniowe.

W Niewielsku buduje się dok i przygotowuje się budowę wielkiej chłodni. W Uglogorsku i Poronajsku budują się cegielnie, w Chołmsku — fabryka puszek konserwowych, w Korsakowie — fabryka sieci, w Jużnosachalińsku — warsztaty stolarskie. Na całym Sachalinie powstają szkoły, szpitale, kluby, kina, biblioteki, kliniki położnicze, sklepy, piekarnie itp.

W centrum obwodowym Jużnosachalińska otworzono muzeum ogólnokrajowe, teatr dramatyczny, dwa kina, księgarnię, wydaje się gazetkę obwodową „Krasnoje Znamia".

Na odrodzonej ziemi Południowego Sachalinu kipi twórcza i wydajna praca radzieckich ludzi.

Malowniczo położone jedno z osiedli w pobliżu Jużnosachalińska



OBRONA PRZECIWLOTNICZA

okrętów wojennych



Charakterystycznym rysem wszystkich działań ostatniej wojny, zarówno na lądzie jak i na morzu, jest szeroko zakrojona akcja lotnictwa. Wprowadzenie tej tak bogato zaplanowanej i realizowanej akcji lotnictwa stworzyło w konsekwencji zarówno nowe formy jak i nowe metody prowadzenia wojny na morzu. To też aby uchronić jednostki floty przed atakami powietrznymi, przeniesiono większość operacji morskich na okres nocy specjalnie w pierwszym okresie wojny, kiedy to radar nie wyszedł jeszcze na światło dzienne, kiedy to radiolokacja pozostawiała mimo wszystko wiele do życzenia i nie była tak szeroko stosowana jak ma to miejsce obecnie.

Mimo organizacji obrony okrętów z powietrza, lotnictwo było w stanie przeprowadzać ataki i atakowało, wyrządzając poważne szkody okrętom. Od takich ataków powietrznych zginęło w ostatniej wojnie aż 18 ciężkich okrętów liniowych. Wynikło to stąd, że okręty nie były w stanie przeciwstawić tym atakom szybkiej i należytej obrony przeciwlotniczej, a dalej poczęło krystalizować się pytanie, dręczące wszystkie sztaby, czy nie nadchodzi przypadkiem zmierzch znaczenia i potęgi okrętu wojennego? Jedno można stwierdzić: mniemanie powyższe było jeszcze jednym dowodem więcej, że sztaby nie studiują należycie doświadczeń wojny, że nie potrafią ich należycie wykorzystywać w dalszej akcji na morzach.

Nie wolno nam też zaprzeczać lub umniejszać znaczenia lotnictwa w wojnie morskiej. Rezultatem bowiem działalności lotnictwa było zniszczenie i zatopienie wielu jednostek różnego typu i wielkości. Nie od rzeczy więc będzie zastanowienie się nad ustaleniem warunków i przyczyn zniszczenia przez lotnictwo choćby największych okrętów liniowych.

Gdy przeglądniemy listę strat, tych jednostek zauważymy, że większość z nich zginęła we własnych bazach, czego klasycznym przykładem jest Pearl Harbor i Tarent, dwa cmentarzyska liniowców, na skutek niedostatecznego przygotowania obrony przeciwlotniczej.

Nie były to zasadnicze przyczyny. Sukcesy lotnictwa okazały się rezultatem starcia niewspółmiernie jakościowo wielkich, starych jednostek z nowoczesnym lotnictwem. Podobna sytuacja okrętów liniowych zaistniała już w pierwszej wojnie światowej, kiedy do akcji weszła nowa broń, silny atut bojowy, okręt podwodny. Sytuacja ta, zastała, jak i obecna, wielkie okręty, całkowicie nieprzygotowanymi do walki. W I Wojnie Światowej okręty podwodne zatopiły 12 okrętów liniowych i 23 krążowniki. Wyniki te spowodowały u niektórych entuzjastów broni podwodnej — Niemcy i Japonia — ustalenie się twierdzenia, że broń ta wyparła całkowicie jednostki nadwodne z pola walki.

Lecz przyszło tu to, co się zawsze dzieje przy pojawieniu się nowej broni. Odkryto i zastosowano na szeroką skalę sposoby walki z tą nową bronią. Ciężkie okręty przygotowywano do nowej akcji, której osią była ostrożność w czasie pływania i grubszy mocniejszy pancerz części podwodnej. Okręt podwodny nie wyparł nawodnego z placu boju.

Rozpatrzmy z kolei niektóre wyniki ataków lotniczych na wielkie okręty. Najbardziej charakterystycznym przykładem jest zniszczenie w Zatoce Sjamskiej dwóch liniowców brytyjskich „Prince of Wales" oraz „Repulse" przez lotników japońskich w dniu 10 grudnia 1941 roku.

Atak ten wyglądał mnie więcej tak:

Eskadra brytyjska w składzie sześciu okrętów — „Prince of Wales", „Repulse" i cztery niszczyciele — przybyła pod dowództwem admirała Philippsa w dniu drugiego grudnia 1941 roku do Singapoore.

Dnia 7 grudnia desantem w Kota Baru i Singora zaczęła się japońska inwazja na Malaje. Równocześnie lotnictwo japońskie rozpoczęło gwałtowne naloty na Singapoore, Hongkong i Pearl Harbor. W czasie nalotu na Pearl Harbor Japończycy zatopili pięć i poważnie uszkodzili trzy amerykańskie liniowce. Zatonęły wtedy: „Arizona", „Oklahoma", „California", „West Virginia" i „Nevada". Zaś „Maryland", „Tennesee" i „Pensylvania" zostały ciężko uszkodzone.

W czasie nalotu na Singapoore eskadra admirała Philippsa była w morzu. 8 grudnia otrzymała ona zadanie uderzenia 10 grudnia na lądujące w Kota Baru i Singora siły japońskie. Dla należytego zabezpieczenia eskadry z powietrza prosił admirał Philipps dowództwo wojsk lotniczych o przeprowadzenie zwiadu w dniu 9 i 10 grudnia w rejonie planowanej operacji, oraz ubezpieczenie powietrzne eskadry w dniu wykonywania zadania.

Z rejonu Singapoore udała się eskadra do Zatoki Sjamskiej. W czasie nocnego rejsu do celu otrzymała eskadra powiadomienie, że wywiad lotniczy zostanie przeprowadzony, lecz osłony myśliwskiej nie będzie. Wobec takiego stanu admirał Philipps postanowił przyśpieszyć operację. 9 grudnia o godzinie 6 m 20 zauważono samolot którego przynależności obserwatorzy nie zdołali ustalić. Między godziną 17 — 18 min. 30 nad eskadrą przeleciały trzy japońskie samoloty wywiadowcze. Było to przekreśleniem planu o zaskoczeniu przeciwnika, co dawało Japończykom możność zorganizowania obrony.

Admirał Philipps zmienił plan pierwotny i eskadra skierowała się na południe.

W nocy na 10 grudnia eskadra otrzymała radiogram o desancie japońskim na Kuantan, na co admirał Philipps postanowił odpowiedzieć atakiem. Zwiększono szybkość do 25 węzłów. O świcie nad eskadrą znów przeleciał zwiadowczy samolot o nieustalonej przynależności, lecz okręty posuwały się naprzód nie zwracając uwagi.

Dnia 10 grudnia około godziny 8 m. 10 eskadra znalazła się w pobliżu Kuantan, lecz wroga nie zauważono. Wysłany na zwiad niszczyciel doniósł o absolutnym spokoju w porcie.

W dwie godziny później zauważono na wysokości ok. 3000 m. japońską eskadrę

złożona z dziewięciu bombowców. O godzinie 11 min. 13 otwarto ogień do samolotów, co spowodowało masowy zrzut bomb z dużej wysokości. Jedna z bomb trafiła w liniowiec, wybuchając pod pokładem i wywołując pożar, który jednak załoga zlikwidowała.

Przez następnych dwadzieścia minut samoloty atakowały oba liniowce z lotu nurkowego w grupach po 2—3 aparaty. O godzinie 11 m. 44 jedna z torped trafia w lewą burtę „Prince of Wales". Woda zalewa kotłownię i maszynownię, szybkość manewrującego okrętu spada do 15 węzłów, a równocześnie wybuch unieruchamia działa przeciwlotnicze. Za kilka minut dziewięć samolotów torpedowych powtórnie atakuje okręt, lecz chroni się on przed torpedami manewrowaniem. O godzinie 12 nadchodzi najcięższy atak. Dwie grupy po cztery samoloty atakują „Repulse". Jedna z torped trafia w śródokręcie, lecz „Repulse" manewruje dalej, broniąc się uparcie. Nadchodzi nowy atak, cztery torpedy trafiają. Ratunku już nie ma i o godzinie 12 min. 33 „Repulse" tonie.

Atakowało ogółem 45 samolotów, z czego okręty strąciły w czasie walki 5 aparatów. Oto cena za zatopienie „Repulse" i pełny sukces japońskich lotników. Dowódca „Repulse" komandor Tennant podał, że atakowało 9 bombowców z dużej wysokości — 3000 do 4000 m — oraz 36 samolotów torpedowych z wysokości około 100 metrów i odległości od 900 — 1600 m. Lotnicy torpedowi atakowali eskadrami. Samoloty w czasie ataku i po nim nie zmieniały ani kursu ani wysokości, przelatując nad okrętami, ostrzeliwującymi je z karabinów maszynowych. Ogień ten prowadzono do samolotów, które już zrzuciły torpedy, były więc niegroźne dla okrętów.

Z operacji tej płynęło i płynie nadal wiele nauk.

Stało się bowiem oczywistym, że samoloty które wykryły eskadrę dnia poprzedniego, będą się wszelkimi siłami starały pozbawić eskadrę jądra jakim niewątpliwie były oba zniszczone liniowce, że dowództwo japońskie zgromadziło odpowiednią ilość samolotów w dniu następnym by zamiar urzeczywistnić. W dodatku oba liniowce odpowiadały w czasie ataku około 90 działkami i km.ami plotn., co nie mogło w żaden sposób wpłynąć poważnie na przebieg nalotu.

Zupełnie inaczej przedstawiała się sytuacja liniowca amerykańskiego „South Dacota" w końcu 1942 roku, będącego w akcji pod osłoną lotniskowca. Doskonale wyposażony w istniejące już wówczas środki radiolokacyjne, okręt wykrywał obecność samolotów na odległość do 30 mil. W pierwszym ataku uczestniczyło 20 bombowców nurkujących i samolotów torpedowych, które zaatakowały jak zwykle z wielkiej wysokości. Atak się nie powiódł, ogień artylerii przeciwlotniczej zniszczył je niemal wszystkie.

W niespełna pół godziny nastąpił drugi atak 40 samolotów lecz już w asyście myśliwców, które nawiązały bój ze startującymi z lotniskowca samolotami amerykańskimi. Ogień artylerii przeciwlotniczej rozbił grupę, przekreślając dalsze ataki i ich powodzenie.

Japończycy nie ustąpili atakując w kilkanaście minut później po raz trzeci 24 nurkowcami. Rezultatem ataku było unieruchomienie i częściowe uszkodzenie pierwszej baszty liniowca, która jednak mogła być w boju nadal używana. W czasie całego ataku, który wyrządził tak niewielkie szkody brały udział 84 aparaty z czego 32 zniszczono.

Artyleria przeciwlotnicza oraz doskonała radiolokacja okazały się przy równoczesnym wsparciu własnych myśliwców, wystarczającym środkiem obronnym. 150 dział i km-ów przeciwlotniczych, kalibru od 20 do 127 mm, broniących „South Dacota", należycie wykonało swe zadanie.

Powyższy epizod, jak i dalszy bieg wojny wykazały, że odpowiednia ilość sprzętu i staranne przygotowanie personelu, dają możność skutecznej obrony nawet pojedyńczemu okrętowi.

Jak więc przedstawiają się współczesne plany przeciwlotniczej obrony okrętu?

Jak sztaby i dowództwa poszczególnych marynarek wojennych świata zareagowały na oba przytoczone tu wypadki? Jakie środki przedsięwzięto, celem uchronienia jednostek floty przed losem „Repulse"? Oto pytania, jakie nasuną się każdemu, po zastanowieniu się nad opisanymi wypadkami. Znajdujemy na nie odpowiedź w posunięciach taktycznych w czasie wojny, w planach rozbudowy i przebudowy flot wojennych po wojnie, w przygotowaniu ich do skutecznej akcji zarówno morskiej jak i powietrznej.

Na pierwszy plan wysuwa się tu nie pojedyńcze prowadzenie walki, czy plan taktyczny, a połączenie sił, środków i akcji.

W końcu ostatniej wojny moc artylerii przeciwlotniczej wzrosła poważnie wchodząc do podstawowego uzbrojenia każdego okrętu wszystkich typów, w pierwszym jednak rzędzie większych. Czyni się wszędzie próby stworzenia uniwersalnej artylerii, zdolnej do walki zarówno z samolotem jak i z okrętem. Kaliber artylerii jak i ilość dział przeciwlotniczych wykazuje obecnie ogromną rozpiętość w porównaniu z okresem przedwojennym. Obecnie duże jednostki rozporządzają siłą do 150 i więcej luf łącząc tę siłę z nowoczesną radiolokacją. Sam rozwój okrętów, konstrukcja i wyposażenie wzrosły. Tak więc z liniowca i ciężkiego krążownika powstaje jeden typ o cechach obu tych jednostek ze zwiększoną załogą, rozporządzający silną artylerią, złączony w czasie akcji z lotniskowcem, mającym na pokładzie kilkadziesiąt samolotów myśliwskich.

Zdobyte doświadczenie po stracie „Repulse" posłużyło w czasie operacji „South Dacota". Wszystkie okręty liniowe przeprowadzały akcję czy samodzielną czy też zespołową wyłącznie w oparciu o lotniskowiec.

Niepoślednią rolę w całokształcie obrony przeciwlotniczej okrętu odgrywa również planowość jego manewrów. W dodatku, w czasie akcji niewielkiej grupy samolotów nie zdarza się prawie nigdy, aby samoloty w czasie atakowania okrętu znajdowały się w jednakowej od niego odległości. To też sytuacja powyższa nie wyklucza możliwości manewrowania i usunięcia się z pola ataku pierwszej grupy samolotów.

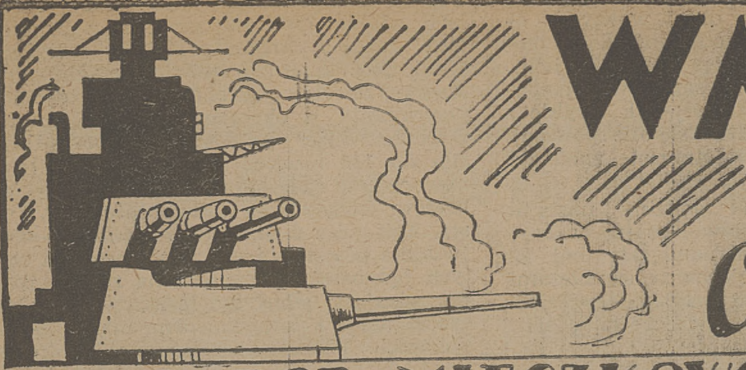
Nie znaczy to oczywiście, aby możliwości takich manewrów eliminowały lotnictwo, szczególnie samoloty torpedowe i szturmowce z jakiejkolwiek akcji przeciw okrętom.

Poza tym najnowsze środki radiolokacyjne pozwalają na wykrycie nieprzyjaciela na kilkadziesiąt mil od okrętu. Pozwala to na odpowiednie przygotowanie jednostki do walki, eliminując zaskoczenie. Z drugiej zaś strony wprowadzenie do artylerii dalocelowników radarowych, automatycznie kierujących artylerią daje maksimum pewności akcji artylerii przeciwlotniczej.

Obecnie równocześnie z rozbudową lotnictwa idzie w parze równie bogata i szeroka rozbudowa broni przeciwlotniczej okrętów wojennych. Proces ten nie zakończył się, przeciwnie, stale przybiera na sile. Dlatego też przy opracowywaniu budowy okrętów według nowoczesnych wymogów, oraz nowoczesnych metod walki z lotnictwem sztaby nie pomijają ani jednego charakterystycznego wypadku z ostatniej wojny z którego mogłyby wyciągnąć najmniejszą choćby dozę doświadczenia na przyszłość.



Samolot japoński zestrzelony przez okrętową broń przeciwlotniczą



WALKA o władztwo MÓRZ

KMDR. POR. MIESZKOWSKI S.

Zimę obie strony poświęciły na gorączkowe dozbrajanie i wykańczanie okrętów. Wchodząc w kampanię Tourville rozporządzał 120 okrętami, w tym 70 liniowców. Oprócz tego na Morzu Śródziemnym 12 liniowców i kilkadziesiąt mniejszych okrętów było zajęte lokalnymi walkami z Hiszpanią. Anglia zdołała podciągnąć swą flotę do 60 liniowców (zawsze mniejszych od francuskich), Holandia zaś wystawiła 40 nie licząc okrętów stale walczących z kaperstwem i zajętych konwojami. Dowódcą całości został wyznaczony adm. floty Russel. Flota sprzymierzonych w czerwcu stanęła w gotowości pod Downs. Silniejszy jeszcze w tej kampanii Tourville otrzymał ścisły rozkaz uchwycenia zbliżającego się do Kanału szczególnie wartościowego anglo-holenderskiego wielkiego konwoju smyrneńskiego, którego wartość wynosiła 30 milionów lirów. Admirał miał unikać bitwy przed wypełnieniem zadania. Konwoju smyrneńskiego nie uchwycono, kończy się jednak na wspaniałym, po mistrzowsku wykonanym, raidzie oceanicznym Tourville'a. Cel osiągnięto pośrednio. Przez dwa miesiące odciągana flota sprzymierzonych nie mogła przeszkodzić dzielnym i bardzo żywotnym kaprom francuskim w rabowaniu licznych małych konwojów lewantyńskich. Kampania roku 1691 to zapoznana ostatnia szansa Ludwika realnego pokuszenia się o uchwycenie władztwa mórz!

Dopiero w roku 1692 bardzo niefortunny w tej dziedzinie dyktator zwrócił baczniejszą uwagę na swego głównego przeciwnika, postanawiając wykonać na Anglię desant na wielką skalę. Sprzymierzeni wiedząc o niemożliwych do ukrycia przygotowaniach desantowych na kontynencie, już z początkiem maja zdołali się połączyć. W tym roku połączona flota ich wynosiła już 130 okrętów z 6750 armatami i 39 tys. załóg (w tym 9 tys. Holendrów). Okrojona budżetowo flota Francji wynosiła 70 okrętów z 3240 działami oraz 21.500 załóg. Ale nade wszystko Tourville został ograniczony w swej działalności szeregiem niewłaściwych rozkazów. Tym razem żądano od niego stoczenia bitwy z przeciwnikiem w miejscu i czasie gdzie się ku temu nadarzy pierwsza okazja.

Nadarzyła się już w krótce u przylądka Barfleur (La Hougue). Admirałowie podlegli Tourville'owi widząc siłę sprzymierzonych radzili gorąco swemu dowódcy uniknięcia bitwy. Wiatr mieli bardzo korzystny ku temu. Wychowanek zakonu maltańskich rycerzy pragnął jednak skrupulatnie spełnić rozkaz swego monarchy. Widząc swe szanse jedynie w natarciu i manewrze, dzielny admirał zaatakował pierwszy. Niestety wiatr nawet był przeciw niemu słabnąc gwałtownie ku południowi. Ufni w swe wyszkolenie, liczbę i przewagę artylerii, sprzymierzeni, oczekiwali powoli zbliżającego się ataku brasując żagle dla zmniejszenia szybkości. Tourville zwarł się swym okrętem flagowym z dowódcą przeciwnika pragnąc unieszkodliwić go przede wszystkiem. Gdy manewr nie udał się, a wiatr ucichł zupełnie dzielny maltańczyk nakazał spuścić łodzie i holować nimi pozostające w bezruchu okręty. Russel jednak powtórzył ten manewr. Zapadająca gęsta mgła przerwała bitwę dobrze już pomieszanych okrętów. Kotwiczenie podczas przypływu na sześćdziesięcio sążniowej głębokości pomieszało przeciwników do reszty. W nocy na silnej bryzie Francuzi odkotwiczyli do ucieczki Russell zaś udał się za nimi w pościg, trwający kilkoma kolumnami trzy dni na zmiennym wietrze. Pomimo możliwie najlepszego dowództwa i ucieczki pod baterie nadbrzeżne straty francuskie wyniosły 15 okrętów i wiele uszkodzeń na pozostałych. Nie to było jednak największą stratą Francji. Świetne stocznie francuskie były w stanie niebawem uzupełnić zatopione okręty. Porażka przerodziła się w wielekroć gorszą utratę wiary społeczeństwa we francuską flotę wojenną, co w konsekwencji przyniosło dalsze jej ograniczenia budżetowe oraz poszukiwanie osiągnięć drugorzędnych w pobocznych walkach przeciwko handlowi i żegludze zwycięskiego przeciwnika. Na tym polu Tourville zdarł swój nieprzeciętny talent mając oczywiście niejeden nader nawet błyskotliwy sukces, ale nie była to już walka o władztwo mórz, lecz co najwyżej pośrednie zadawanie strat przeciwnikowi i wydajne zasilanie szkatuły królewskiej na dalszą wojnę na lądzie. Kaperstwo francuskie w tym czasie święci swe największe tryumfy tego rzemiosła, jego rozwój, to specjalna karta dziejów walk morskich. Nazwiska kaprów francuskich odznaczających się szczególnym patriotycznym nastawieniem w swej działalności zna każdy z nazw nadawanych francuskim okrętom wojennym.

Dopiero w roku 1697 pokojem zawartym w Ryswijk kończy się wraz z siedemnastym stuleciem pierwsza z licznych wojen anglo-francuskich o naczelne miejsce wśród potęg morskich. Jesteśmy pewni, że najobiektywniejsi z historyków zapoznawszy się z dziedziną walk morskich i ich znaczeniem nie zaprzeczą naszemu twierdzeniu, że jedynie ignorancji i szkodliwej pewności siebie Ludwika XIV zawdzięczamy, a raczej możemy przypisać taki właśnie, a nie inny kierunek historii władztwa mórz na tym szczególnie ostrym jej zakręcie.

DRUGA WOJNA ANGLII Z FRANCJĄ

Zamykając wiek XVII nie można przemilczeć o powstałym u jego schyłku pierwszym dziele naukowo traktującym o taktyce morskiej jako ścisłej wiedzy. Praca nosi, charakterystycznie dla owej epoki, przydługi tytuł: „Rodzaje broni morskich albo traktat o ewolucjach i szykach na morzu", a twórcą jej jest jezuita i profesor matematyki — ojciec Paweł Hoste, kapelan flagowego okrętu adm. Tourville'a — „Soleil Royal". Dzieło składa się z dwu części z których pierwsza traktuje o typach okrętów, zespołach oraz szykach ich zmianach i wszelkich manewrach. Część druga to pierwowzór morskiego regulaminu bojowego. Odtąd praca ojca Hoste jest głównym źródłem teoretycznych studiów taktyki we francuskich wyższych szkołach wojenno-morskich. Oparta na emanacji uduchowionych talentów Ruyter'a a przede wszystkim Tourville'a przedstawiała w świetle swej epoki monumentalną wartość. Wiele pokoleń przyszłych admirałów czerpało z niej swe podstawowe wiadomości, a niejednokrotnie i natchnienie.

Przełom stuleci obfituje w cały szereg często następujących po sobie zmagań morskich o znaczeniu drugorzędnym. W omawianej epoce Bałtyk odgrywa swą największą rolę. Głównymi kontrahentami zmagań na tym akwenie są potężni naówczas morsko Duńczycy, Szwedzi i Rosja ze swą wspaniałą epoką Piotra Wielkiego. Wojny te jednak nigdy nie mają tendencji rozszerzenia się na otwarte przestrzenie oceaniczne, a silne niejednokrotnie floty nawet w „skali Kanału" nie budują się z ewentualnym obliczeniem potrzeby czy możliwości wyjścia kiedykolwiek z zamkniętego morza jakim Bałtyk był już wtedy. Niezależnie jednak od takiego stanu argusowe oko Anglii nie zaniedbywało wglądu i do tych obszarów jako podstawy znacznych bogactw wywozowych i rynku zbytu o dużej chłonności. Po raz pierwszy notujemy flotę angielską na Bałtyku podczas wojny polsko-szwedzkiej w charakterze biernego obserwatora. Gdy miejsce Polski zajęli Rosjanie po zwycięskiej nad Szwecją wielkiej wojnie północnej, znowu pojawiają się na Bałtyku eskadry angielskie, tym razem wspomagając potężnych nowiciuszów, wciąż jeszcze uważając Szwedów za panów tego morza. Kiedy jednak sukcesy morskie Rosji na przestrzeni XVIII stulecia wróżyły niedwuznacznie prymat również i morski temu mocarstwu, nawiązanie kontaktu między Rosją i Danią wystarczyło aby flota angielska bez skrupułów wystąpiła przeciwko obu państwom gwoli zachowania osławionej już wtedy równowagi sił.

Oczywiście głównym przeciwnikiem nie przestawała być nadal potężna zjednoczona Francja. Druga wojna angielsko-francuska (1702—1713) wybuchła na tle roszczeń sukcesyjnych do tronu hiszpańskiego. Jest ona szczególnie ważną dla historii walk o władztwo mórz jedynym jej epizodem przez nikogo prawie w tym czasie nie zauważonym. Było to cichcem przeprowadzone zajęcie Gibraltaru przez Anglię w roku 1704. Jest to jedna z ważniejszych dat dla struktury politycznego oblicza świata na przeciąg trzech następnych stuleci.

Wojna rozpoczęła się niezdecydowaną bitwą morską stoczoną pod Malagą między flotami anglo-holenderską a francuską. W tym samym jednak jeszcze roku flota anglo-holenderska odniosła zwycięstwo nad eskadrą francuską adm. Chateau Renault. W konsekwencji tego wydarzenia eskadry sprzymierzonych wchodzą do hiszpańskiego portu Vigo zdobywając tam na chronicznie cierpiącej na wiekowy bezwład flocie hiszpańskiej 26 nie kwapiących się do walki okrętów. Jest to wstępna przygrywka do zawiłej i długotrwałej wojny sukcesyjnej, aż nazbyt wyraźnie charakteryzującej się tym, że w ciżbie kontrahentów dokonują się niespostrzeżenie rzeczy nader ważne, wyrostem daleko sięgające wprzód poza światopogląd epoki przeżywanej.

(d. c. n.)

„KTO morza nie kocha - TEN kochać nie potrafi..."

Rozwiązanie konkursu na slogan

Po przedłużeniu naszego „Konkursu na slogan" w 20/21 numerze „Marynarza Polskiego", posypały się listy od starych i nowych uczestników konkursu. Udział w nim wzięli dorośli i młodzież szkolna, kobiety i dziewczęta, mieszkańcy miast i wsi, co najlepiej świadczy o zainteresowaniu sprawami morskimi wśród najszerszych warstw naszego społeczeństwa. Pisali robotnicy, chłopi, studenci, urzędnicy. Prozą, wierszem, jedni krótko i zwięźle inni obszerniej. Cały szereg uczestników nadesłało nierzadko po kilka i kilkanaście odpowiedzi.

To też jury konkursowe miało nie lada zadanie do rozwiązania. W czasie oceny odpowiedzi okazało się, że nie wszyscy uczestnicy wypełnili warunki konkursu. Spośród nadesłanych i zakwalifikowanych do konkursu wyróżniono pięć odpowiedzi, jednej z nich przyznając drugą nagrodę.

Nagrodę tę w postaci książki Forestera „Bitwa o Maltę" otrzymuje ob. Stanisława Matuszkiewicz, Łódź, Mielczarskiego 16 m. 1 za slogan: „KTO MORZA NIE KOCHA, TEN KOCHAĆ NIE POTRAFI".

Wyróżniono slogany: „ODROBIMY WIEKOWE ZANIEDBANIA NAD POLSKIM MORZEM" Janusza Pawłowskiego, Gniezno, ul. Dąbrówki 14 m. 6, „MORZE LECZY, ŻYWI, BRONI", K. Makowskiego, studenta SGGW, Włochy k/W-wy, ul. Bema 3, „POLSKA MORSKA TO BEZPIECZEŃSTWO SŁOWIAN" Andrzeja Radwańskiego z Warszawy, ul. Narbutta 52 m. 10, oraz „POLSKIEMU RYBAKOWI W SIECI MAJĄTEK LECI", którego autorem jest rolnik, Jan Ponichtera, zamieszkały w Trzciance p-ta Broniaczyk, pow. Ostrów Maz.

Autorzy tych sloganów otrzymują jako nagrodę kwartalną prenumeratę „MP".

Jak wynika z nagrodzonych sloganów, autorzy ich podeszli do zagadnienia z kilku różnych punktów widzenia. Kobieta obrała oczywiście drogę uczucia, twierdząc że tylko miłujący morze potrafi naprawdę kochać. Jeśli do tego głosu dodamy, że w wycieczkach nad morze przeważała płeć piękna, dojdziemy rychło do wniosku, że większość pań prawdopodobnie sądzi tak samo...

Młodzież podchodzi inaczej do zagadnienia. Najlepszym dowodem jest zwięzła odpowiedź ob. Makowskiego. Jeszcze inaczej myśli nawykły do zbierania plonów swej pracy rolnik.

Wśród pozostałych sloganów nie zabrakło reklamy naszego pisma czy też peanów na cześć przeładunków portowych w postaci... paczek, lub twierdzenia, że jeden morski port wart jest więcej niż pięćdziesiąt stacji kolejowych. Nie chcemy sobie robić wrogów wśród kolejarzy i dlatego nie wdajemy się w dyskusję na ten temat.

Zamykając nasz konkurs na slogan zapraszamy uczestników do udziału w zamieszczonej w tym numerze ankiecie-dyskusji.

Morskie nowości TECHNICZNE

Jednoosobowa łódź podwodna. Brytyjski tygodnik „Illustrated London News", opublikował opis najmniejszego z istniejących okrętów wojennych „jednoosobowej motorowej łodzi podwodnej" (M.S.G.). Według tygodnika okręt ten jest jednym z najbardziej strzeżonych sekretów minionej wojny.

Motorowa łódź podwodna posiada nast. wymiary: długość 3,9 m., szerokość — 0,7 m, zanurzenie 0,4 m. Wypiera około tony. Ten maleńki okręt posiada zdolność pływania zarówno na powierzchni jak i pod wodą. Główną siłą poruszającą okręt jest motor elektryczny, zaopatrywany w energię przez baterie akumulatorów. Zanurzenie osiąga się przez napełnianie cysterny balastowej.

M.S.G. może pływać również w stanie półzanurzonym, kiedy na powierzchni wystaje tylko część kabiny kierowcy, co jest ułatwione przez hermetyczną budowę samej łodzi oraz kabiny. Oprócz tego kierowca łodzi ubrany jest w nieprzemakalny kostium i zaopatrzony w aparat tlenowy, pozwalający na oddychanie w czasie zanurzenia. Do kierowania M.S.G. służą stery pionowe i poziome.

M.S.G. może działać w promieniu 30—40 mil, przy zanurzeniu do 15 m. i szybkości 3,5 węzła.

Głównym zadaniem M.S.G. jest niespodziewane podpłynięcie do atakowanego obiektu i wysadzenie go w powietrze. Akcja taka ma przebieg nast.: M.S.G. w stanie zanurzonym podpływa do wybranego obiektu i przymocowuje do niego minę magnetyczną lub inny ładunek wybuchowy, zaopatrzony w automatyczny zapalnik, poczem odpływa.

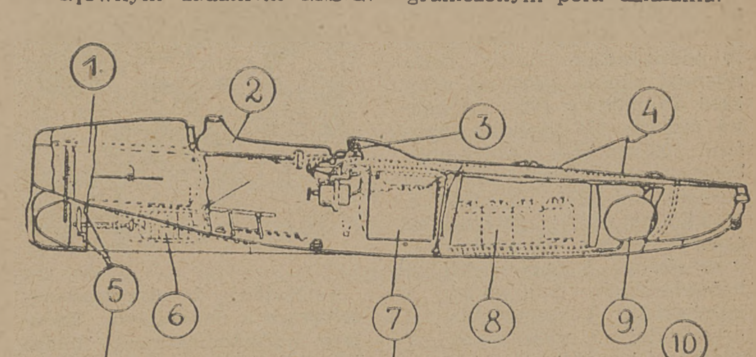
Na rysunku dokładnie widać położenie oddzielnych części okrętu i ich przeznaczenie. W części dziobowej znajduje się bateria akumulatorów i zbiornik balastowy. W części środkowej kabina kierowcy i przybory do kierowania, na rufie elektromotor i cysterna pływalności.

Wykorzystanie M.S.G. jest ograniczone szeregiem przyczyn: jak ograniczona zdolność nawigacyjna, niedostateczny promień pływania, niewielka ilość zabieranych środków wybuchowych.

M.S.G. najlepiej nadaje się do użycia przeciwko celom nieruchomym: okrętom stojącym w porcie, dokom pływającym, śluzom, urządzeniom portowym itp.

Wskutek ograniczonych zdolności nawigacyjnych M. S. G. może działać tylko podczas dobrej pogody w rejonie kanałów, przesmyków, na rzekach itp.

Przyczyny te utrudniają szersze wykorzystanie M.S.G. i czynią ją bronią o bardzo ograniczonym polu działania.



OBJAŚNIENIE RYSUNKU:

1. **Zbiornik powietrzny.**
2. **Wodoszczelna kabina kierowcy.**
3. **Kompas, głębokościomierz i inne przybory.**
4. **Luki.**
5. **Stery poziome.**
6. **Motor elektryczny.**
7. **Zbiornik balastowy.**
8. **Baterie akomulatorów.**
9. **Przekładnia.**
10. **Gumowy amortyzator.**

Z bocianiego gniazda

W SZKOLE Wilczków Morskich



Młode „wilczki-morskie“ z Morskiej Szkoły im. Nachimowa w Rydze mają po ćwiczeniach niezgorsze apetyty. Smaczny obiad posili i doda nowej energii do zajęć popołudniowych.

Miny

Od zakończenia wojny do połowy roku bieżącego wpadło na miny na wszystkich morzach świata 226 statków z tego 109 o pojemności ponad 500 ton. Z ogólnej liczby 226 zatonęło na skutek wybuchu min 131 statków a 95 zostało uszkodzonych mniej lub bardziej poważnie. Jeśli porówna się te straty z okresem po pierwszej wojnie światowej to odpowiednie liczby będą nieomal równe, gdyż od roku 1918 do połowy 1920 zatonęło na minach 137 statków. Spośród 109 statków, pojemność których przekraczała 500 t. w okresie od 1945 do 1947 r. wpadło na miny: 37 statków amerykańskich, 23 angielskie, 8 duńskich, 8 norweskich, 8 holenderskich, 5 greckich, 5 japońskich, 4 francuskie, 3 szwedzkie, 2 niemieckie, 2 włoskie i po jednym — jugosłowiański, polski, chiński, panamski, sjamski i turecki.

119%

Stocznie Polskie meldują swój pierwszy sukces na tak ważnym dla państwa odcinku budownictwa okrętowego. Plan przewidziany na pierwsze półrocze został przez Zjednoczenie Stoczni Polskich wykonany w 119%. Ta niewielka na pozór nadwyżka — 19% — posiada jednak szczególną wymowę dla naszej gospodarki morskiej. Posiadanie szerokiego dostępu do morza bowiem z jednej strony daje wielkie korzyści ale także i zobowiązuje. W pełni wykorzystać swe nowe położenie nad Bałtykiem — to znaczy: rozwinąć porty, handel morski i własną żeglugę, rozwój której jest właśnie uwarunkowany możliwościami naszego budownictwa okrętowego. Stoczniom Polskim przypada więc główna rola w dźwiganiu państwa na szczebel morski, a o stopniu morskości państwa w pierwszym rzędzie decyduje liczebność jego floty handlowej. Prawda, że można jak to praktykowano u nas przed wojną budować flotę w obcych stoczniach, ale w naszych obecnych warunkach było to by marnotrawstwem własnych możliwości, gdyż stocznie aczkolwiek na razie nie są w stanie budować nowych statków ale już wkrótce przy odpowiednim wysiłku będą mogły przystąpić do produkcji. A właśnie produktywność naszych stoczni wzrasta najszybciej co jest objawem szczególnie pocieszającym i chociaż na razie wzrost ten ogranicza się do ogólnej wartości produkcji to jednak w miarę, jak zapewnione zostaną odpowiednio wysokie kapitały i dostawy materiałów dla naszych stoczni, wyprodukują one bez wątpienia więcej statków i kutrów rybackich niż to przewiduje plan.

Port na dnie morza



Nad morzem Kaspijskim ekspedycje radzieckich naukowców Instytutu Oceanologii prowadzą od kilku miesięcy badania, w trakcie których grupa nurków natrafiła pod powierzchnią morza na resztki starożytnego portu. Według uczonych radzieckich port ów był zbudowany najwcześniej w VII w. po narodzeniu Chrystusa. Stwierdzono też że obecny poziom morza Kaspijskiego jest o cztery metry niższy niż przed tysiącem lat.



— Melduję, że otrzymaliśmy telegram z dowództwa, żądający natychmiastowego podania ilości puszek z pomidorami, które znajdują się na okręcie...

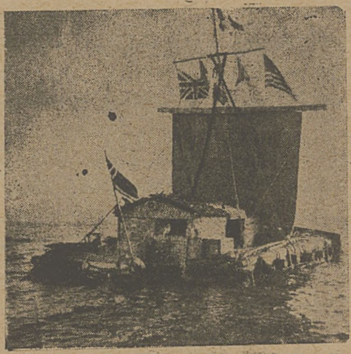
Szyfrowane... pocałunki

W czasie wojny niejednokrotnie okręty wojenne przez długie lata nie powracały do swych baz. Aby ułatwić marynarzom amerykańskim porozumienie się ze swymi rodzinami, Departament Wojny U.S.A., ustanowił specjalny kod szyfrowy. Za 60 centów, prócz normalnej opłaty, nadać można było trzy z podanych 100 numerów, odpowiadających najczęściej używanym skrótom. Tak więc na przykład numer 26-42-32 znaczył: „Pozdrowienia. Pocałunki. Kocham.“ Numer zaś 32-103-21: „Kocham. Tęsknię. Przyślij trochę pieniędzy...“

(Reader Digest)

Na tratwie — przez ocean

Uczony norweski Thor Heyerdahl jest zwolennikiem hipotezy utrzymującej, że kultura, jaką zastali europejscy konkwistatorzy w Ameryce Południowej, przywędrowała tam z Azji. Dla przekonania przeciwników swej teorii ekscentryczny uczony odważył się na bardzo hazardowy wyczyn. Wybrał się on mianowicie na tratwie, zbudowanej według wzoru tratew używanych przez krajowców Oceanii i na tym ,nieco osobliwym statku, zamierzał przebyć 4000 mil — z peruwiańskiego portu Callao na wyspy Markizy. Był on zdania, że jeśli podobne podróże udawały się pra-tubylcom, to czemu nie miałaby się udać jemu?



Hipoteza, której tak fanatycznym zwolennikiem jest ów Norweg, została przez wielu uczonych skrytykowana i niemal zupełnie obalona, niemniej jednak — śmiały „łowca przygód“ cel swój rzeczywiście osiągnął, szczęśliwie lądując na wybrzeżu wysp Markizów!... Historia godna Jules Verne'a!...



— Panie komandorze — możemy wracać na pokład! Admiralicja zaprzeczyła jakoby nasz okręt został trafiony...

C.Z.H.P. i przepustki

Istnieje już z dawna taki zwyczaj, że dziennikarz po okazaniu odpowiednich papierów spotyka się wszędzie z pomocą i życzliwością podczas spełniania swych obowiązków służbowych. Jest jednak w Szczecinie wielki zakład przemysłowy, jeden z sztandarowych zakładów tego rodzaju, na obejrzenie którego, jak się okazuje dziennikarz potrzebuje okazać się specjalnym zezwoleniem Centralnego Zarządu Przemysłu Hutniczego, kiedy równocześnie, dyrektor naczelny tej placówki bez żadnych trudności zezwala wycieczkom szkolnym na zwiedzanie, dając nawet specjalnego przewodnika informatora.

Czy C.Z.P.H. naprawdę pragnie zmonopolizować takie zezwolenia i wydawać je „na kartki“?

Skrzynka pocztowa

Kułakowski Zbigniew, Świeszyno, pow. Koszalin. Niestety, gimnazjum morskiego na razie nie ma. Radzimy ukończyć któryś z typów ogólnokształcących.

Goździewski Kazimierz, Warszawa 12. Bardzo dziękujemy za nadesłane zdjęcia. Wykorzystamy, należność prześlemy.

Wiśniewska A. Lubartów. Żądane numery wysłaliśmy. List chętnie przekażemy.

Klejnocki Tadeusz, Szczecin. 1) Obserwacje Wasze są błędne. Radzimy jeszcze raz się przekonać. 2) Jesteście w błędzie, gdyż chodzi tu o ścigacze poniemieckie. 3) Tą dużą stocznią, o której jako mieszkaniec Szczecina winniście więcej wiedzieć, jest stocznia „Vulkan". Radzimy zwiedzić dokładniej port szczeciński.

Wład Poznań. Rozwiązanie konkursu na slogan podajemy w N-rze 26 „MP". Generała Waryńskiego nie było, lecz był wielki działacz robotniczy o tym nazwisku i właśnie na jego cześć jeden z naszych statków tak nazwano. Litery HMS znaczą po angielsku: „His Majesty Ship".

Figurski, Radom. Projekt Wasz uznany został za nierealny.

Zastęp „Orłów" IX KDH Kraków. Planów łodzi nie posiadamy. Porozumcie się ze Stocznią Rybacką w Gdyni, która buduje łodzie. Plany do budowy innych modeli naszych jednostek wojennych będziemy zamieszczali w następnych numerach „MP".

Handtke R. Łódź. Z przedwojennych lotniskowców w służbie są jeszcze następujące: „Enterprise", „Ranger", „Saratoga". Do klasy „Saipan" należą dwie jednostki: „Saipan" i „Wright" po 14.500 ton i szybkości 33 węzły. Oba wybudowane zostały w 1945 roku. Klasa „Independence" posiada następującą charakterystykę: wyporność 11.000 ton, uzbrojenie 4 działa 105 mm i większą ilość działek 40 i 20 mm plotn. Zabiera na pokład 45 samolotów. Do klasy tej należy 8 jednostek: „Independence", „Bataan", „Belleau Wood", „Cabot", „Langley", „Monterey" i „San Jacinto".

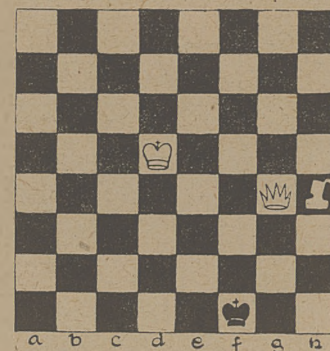
Krążowniki „Albany" i „Baltimore" należą do jednej klasy. Oto charakterystyka: wyporność 13.600 ton, 9 dział 188 mm, 12 — 120 mm, oraz większą ilość 40 i 20 mm plotn., 4 samoloty. Do klasy tej należy 18 jednostek. Ciężki krążownik „Des Moines" należy do najnowszej klasy i jest jeszcze w budowie. Posiadać będzie wyporność 17 tys. ton. Lotniskowiec „Essex" posiada 27.100 ton wyporności, 12 dział 120 mm, 72 działka 40 mm plotn., oraz 52 działka 20 mm po cztery, około 100 samolotów. Do klasy tej należą 24 jednostki, wszystkie wybudowane w latach 1942 — 1945.

Jednostki japońskie klasy „Yamato" posiadają następującą charakterystykę: wyporność 46.000 ton, szybkość 30 węzłów i długość 870 stóp. Artyleria główna ponad 400 mm (prawdopodobnie 416 mm) — 9 dział, 6 dział — 155 mm, 12 dział 130 mm plotn., większą ilość 47 i 25 mm plotn. „Yamato" został zatopiony przez 5 Flotę amerykańską w dniu 7 kwietnia 1945 roku 50 mil na płd.-zachód od Kyushiu. Siostrzany okręt „Musashi" zatopiły samoloty 3 Floty USA w dniu 25 października 1944 r.

Małocha S. Ursus k/Warszawy. Wszystkie szkoły, kształcące marynarzy lub oficerów marynarki, mają już komplety uczniów na najbliższy rok szkolny. Musicie więc cierpliwie poczekać na następny.

SZACHY

(redaguje kpt. Malinowski)



ZADANIE-MINIATURA

S. Sajdaj

Białe: KA 5, Hg4, Gh4 (3)

Czarne: Kf1 (1)

Mat w 3-ch posunięciach.

Termin nadsyłania odpowiedzi do 25 października. Za prawidłowe rozwiązanie Redakcja wyznacza drogą losowania kwartalną prenumeratę „Marynarza Polskiego".

Kronika zagraniczna.

Londyn. 22—25 września reprezentacyjna drużyna szachistów radzieckich rozegrała mecz z drużyną szachistów W. Brytanii.

Mecz zakończył się rozgromieniem angielskich szachistów w stosunku 15:5 na korzyść ZSRR.

Szachowe mistrzostwa świata

Na kongresie F.I.D.E. (Międzynarodowa Organizacja Szachowa) który odbył się niedawno zapadła uchwała o przeprowadzeniu wielkiego meczu-turnieju o mistrzostwo świata. Ustalono 6 nazwisk kandydatów na ten światowy turniej.

1) Enve (ex mistrz świata), 2) Botwinnik (wielokrotny mistrz ZSRR), 3) Keres (mistrz ZSRR 1947 r.), 4) Rzeszewski (mistrz USA), 5) Fine (USA), 6) Smysłow (ZSRR). Przewiduje się, że I połowa turnieju będzie rozegrana w Holandii — druga w Moskwie.

P. o. Redaktora kpt. Stanisław Biskupski.

ILUSTROWAŁ: S. Sierecki **Fotografie:** bosman J Uklejewski British Official USIS — United States Information Service S. I. B. — Photoservice.

Autorzy artykułów zamieszczonych w „Marynarzu Polskim" są odpowiedzialni za wyrażone w nich poglądy.

Wydawnictwo „PRASA WOJSKOWA"

Druk i ilustracje wykonano w Zakł.Graf. Wydawnictwa Mar. Woj.

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia ul. Św. Piotra 12. **Telefony:** redakcja 273-00, administracja 221-29.

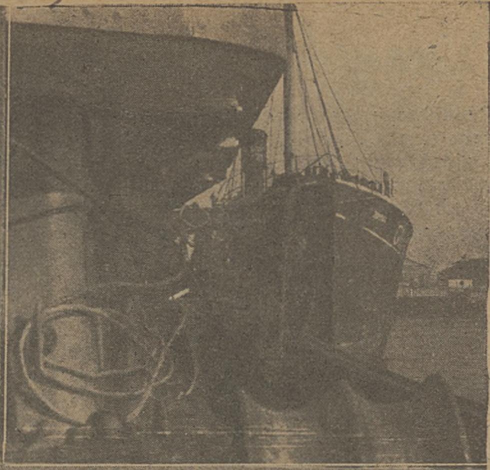
Prenumerata: z przesyłką pocztową kwartalna 100 zł, półroczna 180 zł. Zamówienia kierować do Administracji z równoczesnym przekazaniem należności pocztą, lub na konto PKO XI-4130.

Ceny ogłoszeń: cała strona 87.000 zł; 1/2 str. — 45.000 zł; 1/4 str. — 23.000 zł; 1/8 str. — 12.000 zł; 1/16 str. — 6.000 zł; 1 mm. szer. 45 mm. — 75 zł; 1 mm. szer. 63 mm — 100 zł.

Cena egzemplarza 20 zł.









Rybołówstwo

Rybołówstwo morskie, które jeszcze do niedawna bo zaledwie dwa lata temu znajdowało się w stanie gorzej niż opłakanym, dziś już może się pochwalić poważnymi sukcesami. Odbudowa sprzętu rybackiego pozwoliła na zwiększenie efektów pracy rybaka morskiego, a tym samym załagodziła w dużym stopniu powojenne braki aprowizacyjne. Obok rybołówstwa przybrzeżnego w szybkim tempie rozwija się rybołówstwo dalekomorskie, zaopatrując rynek wewnętrzny w wysokogatunkową rybę, i dostarczając niezbędnego surowca fabrykom przetwórstwa rybnego, solarniom oraz wędzarniom.

Trzyletni Plan Gospodarczy przewiduje dalszą rozbudowę rybołówstwa morskiego, co pozwoli nie tylko na całkowite zabezpieczenie rynku krajowego, ale otworzy również szerokie możliwości eksportowe.













W-07076